

TRANZYT NIEMIECKI
PRZEZ POLSKĘ

SERJA: *DOMINIUM MARIS* ZESZYT 5

PAMIĘTNIK
INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

XXII

POD REDAKCJĄ
JÓZEFA BOROWIKA



TORUŃ 1935

SKŁAD GŁÓWNY: KASA IM. MIANOWSKIEGO — INSTYTUT POPIERANIA NAUKI
WARSZAWA, PAŁAC STASZICA

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

WINCENTY JULJUSZ PIASECKI

TRANZYT NIEMIECKI
PRZEZ POLSKĘ



WYDANO Z ZASIŁKIEM BANKU POLSKIEGO

TORUŃ 1935

SKŁAD GŁÓWNY: KASA IM. MIANOWSKIEGO — INSTYTUT POPIERANIA NAUKI
WARSZAWA, PAŁAC STASZICA

Liczby podane w tekście tłustym drukiem w nawiasach ostrych [ ] oznaczają numer porządkowy dzieła w spisie literatury na str. 187 i 188, liczby podane drukiem zwykłym oznaczają stronę cytowanego dzieła, względnie tom i stronę.







Drukarnia Robotnicza Sp. z o. o. Toruń

SPIS RZECZY

Str.

WSTĘP 1

Dyspozycja pracy, str. 1; Źródła i literatura, str. 3.

ROZDZIAŁ I. PRZEPISY I UMOWY TYMCZASOWE 5

Umowy w sprawie objęcia b. zaboru pruskiego, str. 5; Umowy w sprawie przejęcia administracji kolejowej, str. 7; Arrangement wojskowe, str. 9; Objęcie administracji kolejowej przez Polskę, str. 11; Rozporządzenie Rady Ministrów, str. 11; Uregulowanie ruchu tranzytowego, str. 12; Tymczasowe porozumienia kolejowe, str. 14; Tymczasowe Porozumienie Warszawskie, str. 15; Konferencje w Gdańsku, str. 17; Prowizorjum Warszawskie, str. 17; Wejście w życie Prowizorjum Warszawskiego, str. 22; Charakterystyka porozumień i postanowień tymczasowych, str. 23; Podpisanie Konwencji Tranzytowej Paryskiej, str. 24.

ROZDZIAŁ II. TRANZYT UPRZYWILEJOWANY 26

§ 1. Uwagi ogólne o tranzycie 26

Umowy komunikacyjne, str. 26; Rodzaje tranzytu, str. 31; Tranzyt do Prus Wschodnich, str. 33.

§ 2. Konwencja Tranzytowa Paryska i umowy uzupełniające 34

Postanowienia ogólne. (Rozdział I)

Objętość tranzytu, str. 39; Przewóz podróżnych, str. 41; Przewóz towarów, str. 42; Tranzyt zwykły, str. 42; Ograniczenie tranzytu, str. 42; Sąd Rozjemczy, str. 43; Procedura Sądu Rozjemczego, str. 44; Sprawy sporne przed Sądem Rozjemczym, str. 45.

Koleje. (Rozdział II)

Drogi tranzytu uprzywilejowanego, str. 47; Konwencja Dodatkowa Berlińska z 1922 r., str. 48; Pociągi tranzytowe, str. 49; Ruch kolejowy, str. 50; Taryfy przewozowe, str. 51.

Tranzyt wojskowy. (Rozdział III)

Tranzyt osób wojskowych, str. 52; Polski konwój celny, str. 53; Dowódca transportu i straż wojskowa, str. 53; Tranzyt mienia wojskowego, str. 54; Przerwa w ruchu tranzytowym, str. 54; Wojskowe Biuro Łącznikowe, str. 55; Konwencja Dodatkowa Berlińska z 1933 r., str. 56.

Tranzyt drogami wodnemi. (Rozdział V)

Środki lokomocji wodnej, str. 56; Załoga i personel statków, str. 57; Układ Czarnkowski i konwencja zawarta w Pile, str. 57.

Cło. (Rozdział VII)

Postępowanie celne w ruchu kolejowym, str. 59; Postępowanie celne w komunikacji wodnej, str. 61.

Paszporty. (Rozdział VIII)

Inne postanowienia Konwencji Tranzytowej

Str.

Paryskiej. (Rozdziały IV, VI, IX, X, XI)
Tranzyt pocztowo-telegraficzny, str. 63; Tranzyt samochodów i motocykli, str. 64; Przepisy wykonawcze, str. 64; Umowa Berlińska z 14 lutego 1933 r., str. 65; Postanowienia końcowe Konwencji Tranzytowej Paryskiej, str. 66; Urzędowa opinja niemiecka o umowach uzupełniających konwencję, str. 70; Charakter komunikacji, str. 71.

§ 3. Umowy dodatkowe dotyczące ułatwień komunikacyjnych 72
Umowa Warszawska z r. 1927, str. 72; Linje kolejowe, str. 74; Ruch tranzytowy, str. 74; Inne postanowienia umowy, str. 75; Opinja urzędowa niemiecka o Umowie Warszawskiej, str. 76; Charakterystyka postanowień Umowy Warszawskiej z 1927 r., str. 78; Umowa Berlińska z 1930 r., str. 79; Ruch tranzytowy, str. 80; Inne postanowienia Umowy Berlińskiej z 1930 r., str. 81; Charakterystyka postanowień Umowy Berlińskiej z 1930 r., str. 82; Umowa Berlińska z 13 lutego 1933 r., str. 83; Tranzyt więźniów, str. 84; Charakterystyka postanowień umowy o przewozie więźniów, str. 86; Charakterystyka umów o tranzycie uprzywilejowanym, str. 87.

ROZDZIAŁ III. TRANZYT ZWYKŁY 90
Ruch sąsiedzki, str. 90; Ruch sąsiedzki w rozporządzeniu Rady Ministrów, str. 91; Tranzyt zwykły w Konwencji Tranzytowej Paryskiej, str. 93; Urzędowa opinja niemiecka o tranzycie zwykłym, str. 94; Konieczność zawarcia umów o komunikacji sąsiedzkiej, str. 95; Umowa Gdańska, str. 96; Umowa Berlińska, str. 97; Kwestje kolejowe, str. 98; Miejscowe umowy dodatkowe, str. 100; Inne postanowienia Umowy Berlińskiej, str. 102; Rewizja i zmiana Umowy Berlińskiej, str. 103; Sąd Rozjemczy, str. 103; Gardeja, str. 104; Urzędowa opinja niemiecka o Umowie Berlińskiej z 1926 r., str. 105; Charakterysta Umowy Berlińskiej, str. 107; Charakterysta umów regulujących tranzyt zwykły, str. 108.

DODATEK. PIŚMIENNICTWO NIEMIECKIE 112

§ 1. Uwagi ogólne 112
Publikacje powojenne niemieckie, str. 112; Szablonowość publikacyj niemieckich, str. 114; Argumenty piśmiennictwa niemieckiego w sprawie tranzytu, str. 116.

§ 2. Argumenty prawno-polityczne 118

A. Drogi wojskowe jako prototyp tranzytowych układów polsko-niemieckich
Tezy niemieckie w sprawie dróg wojskowych, str. 118; Charakter umów o drogach wojskowych XIX wieku, str. 119; Tak zwane „korytarze“ i „półkorytarze“ przedwojenne, str. 121; „Korytarze“ powojenne, str. 123; Cele tez niemieckich w sprawie dróg wojskowych, str. 125.

B. Tranzyt wschodnio-pruski jako służebność międzynarodowa
Powstanie pojęcia służebności międzynarodowej, str. 126; Tezy niemieckie w sprawie służebności tranzytu, str. 128; Czy art. 89 Traktatu Wersalskiego jest służebnością, str. 128; Utrzymywanie dróg tranzytowych, str. 130; Wypowiedzenie konwencji tranzytowej, str. 131; Podległość tranzytu ustawodawstwu polskiemu, str. 132; Tranzyt wojskowych niemieckich, str. 133; Odpowiedzialność wojskowych niemieckich wobec praw polskich, str. 137.

Str.

§ 3. Argumenty komunikacyjne 138

A. Drogi kolejowe tranzytu wschodnio-pruskiego

Organizacja przedwojennej sieci kolejowej, str. 139; Opinje przedwojennych izb handlowych niemieckich, str. 140; Rozbudowa sieci kolejowej przez Prusy, str. 143; Opinja powojennego piśmiennictwa niemieckiego, str. 145; Rozbudowa sieci kolejowej przez Polskę, str. 147; Tak zwane zwiększenie odległości transportowych, str. 149; Zamknięcie linij kolejowych dla ruchu granicznego, str. 151; Odcięcie pobliskich miejscowości nadgranicznych od Niemiec, str. 152; Rozwój ilości linij tranzytowych, str. 153; Szlaki tranzytu uprzywilejowanego, str. 156; Szlaki tranzytu zwykłego, str. 160; Ilość dróg tranzytowych, str. 161.

B. Szybkość ruchu niemieckich pociągów trantowych

Znaczenie dróg tranzytowych, str. 162; Szybkość pasażerskiego tranzytu, str. 164; Szybkość tranzytu towarowego, str. 167.

C. Polityka taryfowa Niemiec w tranzycie wschodnio-pruskim

Polityka taryfowa, str. 169; Niemieckie taryfy różniczkowe, str. 170; Stawki taryfy osobowej, str. 171; T. zw. marka rejestrowana — Registermark, str. 173; Straty kolei polskich przy tranzycie pasażerskim, str. 173; Frekwencja podróżnych w pociągach tranzytowych, str. 175; Stawki taryfy towarowej, str. 175; Rozwój tranzytu towarowego, str. 176; Straty kolei polskich przy tranzycie towarowym, str. 177; Rozwój przewozów w t. zw. tranzycie „małym" i „wielkim", str. 178; T. zw. bony eksportowe „scrips'y", str. 179; Dalsze straty kolei polskich przy tranzycie wschodnio-pruskim, str. 180.

D. Rzekoma izolacja Prus Wschodnich

Rzekome odcięcie rynków zbytu, str. 181; Obrót uszlachetniający Prusy Wschodnie — Polska — Niemcy, str. 183; Rzekoma izolacja Prus Wschodnich, str. 184; Cel twierdzeń piśmiennictwa niemieckiego, str. 185.

Spis literatury 187

SPIS SZKICÓW

1. Tranzytowe linje kolejowe i przejścia graniczne. Stan z 15. VI. 1920 153

2. Tranzytowe linje kolejowe i przejścia graniczne. Stan z 1. XII. 1920 155

3. Tranzytowe linje kolejowe i przejścia graniczne. Stan z 1. IX. 1922 157

4. Tranzytowe linje kolejowe i przejścia graniczne. Stan z 15. V. 1928 159

SPIS TABEL

1. Obrót towarowy w tranzycie uprzywilejowanym i zwykłym . . . 176

2. Tranzyt towarów z Kłajpedy, Litwy, Łotwy, Estonji, Finlandji i Rosji Sowieckiej do Niemiec, względnie zagranicę pozaniemiecką . . . 178

[illegible]

Spis literatury 187

SPIS SZKICÓW

1. [illegible]
2. [illegible] Stan z 1. XII. 19[illegible]
3. [illegible] Stan z 1. IX. 19[illegible]
4. [illegible] Stan z 15. V. 19[illegible]

SPIS TABEL

1. [illegible]
2. [illegible]

OD AUTORA

Praca niniejsza została zakończona w r. 1932. Niestety wydanie jej zostało opóźnione z wielu przyczyn, które nietylko zależały od autora. Powstała wskutek tego konieczność zaktualizowania niektórych rozdziałów. Uzupełnienia te nie objęły całości pracy, co jednak wydaje się nie zmieniać zbytnio jej wartości.

Niewątpliwie studjum niniejsze posiada braki, które między innemi zostały wywołane rozległością tematu, oraz brakiem krytycznego materjału, omawiającego możliwie wyczerpująco kwestje, związane z tranzytem wogóle, a tranzytem wschodnio-pruskim w szczególności. Braki te wydają się jednak być drugorzędnej natury. Zaznaczyć należy, że praca niniejsza nie zawiera prawie zupełnie danych dotyczących objętości statystycznej przewozów tranzytowych w komunikacji wschodnio-pruskiej. Dane te zostaną zanalizowane w drugiej części, która już jest w przygotowaniu. Niniejsze studjum jest tylko zobrazowaniem prawnych przepisów, regulujących zagadnienie tranzytu niemieckiego przez Polskę.

Kończąc te kilka słów wyjaśnień, należnych czytelnikowi biorącemu do ręki niniejszą książkę, nie mogę się powstrzymać od wyrażenia gorącego podziękowania TYM WSZYSTKIM, którzy swoją cenną radą i pomocą służyli mi w mej żmudnej pracy.

Gdańsk, w lutym 1935 r.

TRANZYT NIEMIECKI PRZEZ POLSKĘ

WSTĘP

Zapewnienie Polsce „stałego, wolnego i niczem nieskrępowanego dostępu do morza“, było jednem z doniosłych zagadnień, które miała uregulować Konferencja Pokojowa w Wersalu. Kwestja ta posiada szczególne znaczenie ze względu na związaną z nią potrzebę zapewnienia Prusom Wschodnim komunikacji z resztą Niemiec. Sprawę tę uregulowano w Traktacie Wersalskim w wyniku przewlekłych rokowań, prowadzonych przy pomocy całego sztabu specjalistów-rzeczoznawców [**15**], zachowując przytem zasadę przynależności Pomorza do Polski ze względu na jej nieprzedawnione prawa, jak też i bezsprzecznie polski charakter etniczny oraz potrzebę dostępu do morza, stwarzając jednocześnie podstawy dla zgodnego współżycia sąsiedzkiego Polski i Niemiec.

W ciągu następnych lat po wejściu w życie Traktatu Wersalskiego Polska zawarła z Niemcami cały szereg układów, konwencyj, umów i porozumień, które wyczerpująco regulują komunikację Prus Wschodnich z resztą Niemiec. Tworzą one, razem wziąwszy, cały system udogodnień i uprzywilejowań, na podstawie których w ciągu całego szeregu lat odbywała się i odbywa wszelkiego rodzaju komunikacja lądowa i wodna z Niemiec poprzez polskie terytorjum do Prus Wschodnich i w kierunku odwrotnym.

DYSPOZYCJA PRACY

Niniejsza publikacja zawiera jedynie omówienie przepisów prawnych, odnoszących się do kolejowej i wodnej komunikacji tranzytowej między Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy Niemieckiej. Stanowi ona pierwszą część pracy, poświęconej zagadnieniu tranzytu niemieckiego przez Polskę; druga część pracy zawierać będzie rozważania nad stroną statystyczno-gospodarczą tego zagadnienia.

Znaczna ilość układów, konwencyj, umów i porozumień, odnoszących się do tej kwestji, zmusza do usystematyzowania całego materjału. Mając na uwadze dynamikę rozwoju całego zagadnie-

nia wschodnio-pruskiej komunikacji tranzytowej, omawiamy materjał prawny w następującej kolejności:

I. Przepisy i umowy tymczasowe, które obowiązywały od powstania zagadnienia tranzytu wschodnio-pruskiego, aż do czasu wejścia w życie postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r., a więc do czerwca 1922 r.

II. W rozdziale drugim poddane są analizie normy prawne, regulujące tranzyt uprzywilejowany, zaczynając od przepisów Traktatu Wersalskiego, Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 21-go kwietnia 1921 r., aż do układów i ostatnich umów, uzupełniających powyższą konwencję.

Omówienie tego materjału nie wyczerpuje jednak całości zagadnienia, nie dotyka bowiem prawie zupełnie kwestyj technicznych, związanych z przekraczaniem granicy polsko-niemieckiej, przygranicznego ruchu kolejowego i wodnego, wyposażenia granicznych stacyj kolejowych w niezbędne urządzenia techniczne, podziału kompetencyj pomiędzy zainteresowanemi władzami kolejowemi, celnemi i paszportowemi, zarówno polskiemi, jak i niemieckiemi i t. p. Wobec tego okazało się koniecznem włączyć do powyższej pracy rozważania analizujące nawet te układy i umowy polsko-niemieckie, które regulują kwestje, związane z tranzytem uprzywilejowanym jedynie fragmentarycznie i zdawałoby się nie mają nic wspólnego z niniejszą pracą. Umowy te jednak, łącznie z omawianemi wyżej w rozdziale drugim układami i konwencjami, tworzą kompleks przepisów odnoszących się do t. zw. tranzytu zwykłego.

III. Właśnie w rozdziale trzecim omówione są kwestje dotyczące tranzytu zwykłego; w rozdziale tym wyodrębniono postanowienia rozsiane tu i ówdzie w poprzednio analizowanych układach i umowach, łącząc je w jedną całość.

IV. Wreszcie w osobnym dodatku przedstawione są odgłosy, które budzi sprawa tranzytu wschodnio-pruskiego w piśmiennictwie niemieckiem.

Uregulowanie komunikacji Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej wywołało oddźwięk, powodujący urabianie opinji publicznej. Zdanie sfer urzędowych o doniosłości zawartych porozumień polsko-niemieckich zostało uwzględnione przy okazji omawiania poszczególnych przepisów. Pozostawała kwestja zajęcia się piśmiennictwem niemieckiem, odnoszącem się do poruszonych

zagadnień; temu właśnie poświęcono końcowe uwagi zawarte w dodatku do niniejszej pracy.

Dążeniem autora było przedstawić poszczególne kwestje w sposób możliwie wyczerpujący, pomijając naogół zagadnienia uboczne, względnie luźno związane z tematem całej pracy. Przy analizie zasadniczych postanowień międzynarodowych aktów prawnych starano się unikać powtarzania omawianych już raz przepisów z wyjątkiem wypadków, zmuszających do podkreślenia pewnego, dotychczas nieporuszonego momentu.

Wprawdzie zawarte przez Polskę i Niemcy układy, konwencje, umowy i porozumienia regulują całość zagadnienia tranzytu przez Polskę do Prus Wschodnich, a więc zarówno komunikację lądową i wodną, jak i pocztowo-telegraficzną i telefoniczną, to jednak zgromadzone materjały pozwoliły jedynie na zajęcie się tranzytem lądowym, ograniczając go przytem prawie wyłącznie do ruchu kolejowego, oraz tranzytem wodnym z pominięciem innych rodzajów komunikacji tranzytowej.

Pomimo tych ograniczeń, analiza udogodnień tranzytowych w dziedzinie komunikacji kolejowej i wodnej pozwala na wyciągnięcie niektórych wniosków, które mogą mieć doniosłe znaczenie również i dla całości obrazu, przedstawiającego zagadnienie połączenia Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej przez terytorjum Polski.

ŹRÓDŁA I LITERATURA

Głównem źródłem uprawnień w dziedzinie tranzytu kolejowego jest Traktat Wersalski, którego postanowienia nakreśliły zasady przyszłych układów w tej sprawie pomiędzy Polską i Niemcami. Odpowiednie przepisy znajdują się w dwu odrębnych miejscach części trzeciej, a mianowicie:

1. W rozdziale dotyczącym Polski art. 89 ustanawia zasadniczą *wolność tranzytu* Prus Wschodnich z resztą Niemiec.

2. W rozdziale dotyczącym Prus Wschodnich art. 98 zawiera konkretne postulaty dla przyszłych *konwencyj polsko-niemieckich*, mających ustalić zasady dla uruchomienia połączeń:

a) Prus Wschodnich z resztą Niemiec poprzez obszar Polski, i
b) Polski z Wolnem Miastem Gdańskiem — poprzez obszar znajdujący się na prawym brzegu Wisły (Prusy Wschodnie) i mogący w wyniku plebiscytu, przewidzianego specjalnym aneksem, przypaść zpowrotem Niemcom.

Niezależnie od tego Traktat Wersalski w licznych przepisach reguluje sprawy, związane z oddaniem Polsce obszarów zaboru pruskiego, oraz podaje zasady, jakie należy stosować przy objęciu tych ziem. Z tych wskazań, ze względu na nasze zainteresowania, zasługuje na uwagę art. 371, dotyczący zasad, jakie mają być stosowane przy przekazaniu linij kolejowych.

W związku z zagadnieniem komunikacji tranzytowej powstała znaczna ilość opracowań, które wydają się czerpać swoje materjały w przeważnej części z drugiej ręki. Wobec tego wnioski niezawsze dadzą się pogodzić z treścią umów i różnorodnych przepisów, tem bardziej, że *prima facie* zawierają w sobie subjektywną ocenę oraz interpretację poprzednich autorów.

Nie znamy opracowania poświęconego tranzytowi niemieckiemu przez Polskę, któreby możliwie wyczerpująco traktowało kwestję samych przepisów prawnych, regulujących tranzyt, a opierało się bezpośrednio na źródłach. To też w niniejszej pracy, chcąc się uchronić od wprowadzenia oceny zbyt subjektywnej, autor starał się sięgnąć do źródeł, a więc do samych tekstów zawartych układów, konwencyj, umów i porozumień, uwzględniając w pierwszym rzędzie teksty oryginalne zarówno polskie, jak i niemieckie oraz francuskie i o ile możliwe sprawdzając je ze sobą.

Źródła i literatura omawiane w niniejszej pracy (spis znajduje się na końcu książki) dałyby się podzielić na dwie wielkie grupy:

oryginalne teksty układów, konwencyj, umów i porozumień,

uzasadnienia ratyfikowanych układów oraz opinje organów urzędowych.

Pozatem autor korzystał z opracowań poważniejszych autorów, przeważnie niemieckich, zajmujących się zagadnieniem tranzytu wschodnio-pruskiego. Do tej kategorji zaliczyć można prace profesorów uniwersytetów, polityków i osób, będących wyrazicielami opinji publicznej Niemiec, a zajmujących wysokie stanowiska rządowe, albo samorządowe. Autor starał się pomijać, o ile to było możliwe, opracowania noszące charakter wybitnie tendencyjny, mające ścisły związek z propagandą rewizjonistyczną.

ROZDZIAŁ I

Przepisy i umowy tymczasowe

Ponieważ art. 98 Traktatu Wersalskiego zobowiązywał Polskę i Niemcy do zawarcia konwencji w ciągu roku od chwili wejścia w życie Traktatu Wersalskiego[1], niezwłocznie po podpisaniu tegoż traktatu rozpoczęły się narady przedstawicieli Polski i Niemiec nad wprowadzeniem w życie postanowień, dotyczących objęcia przez Polskę ziem b. zaboru pruskiego. Narady toczyły się w Berlinie i w Paryżu i dotyczyły również kwestyj tranzytu wschodniopruskiego.

UMOWY W SPRAWIE OBJĘCIA B. ZABORU PRUSKIEGO

Polska w końcu 1919 i w pierwszych miesiącach 1920 roku znajdowała się w ciężkiej sytuacji politycznej i gospodarczej. Wyniszczona wojną światową i działaniami wojennemi armij rosyjskiej, niemieckiej i austrjackiej, odbywającemi się na ziemiach polskich, ogłodzona i zubożona długotrwałą i rabunkową okupacją niemiecko-austrjacką, zmuszona do prowadzenia wojny ze wschodnim najeźdźcą, dążyła, równocześnie z pracą nad zespoleniem byłych trzech zaborów, do stworzenia własnego aparatu administracyjnego. Oczywiście dotyczyło to w pierwszym rzędzie administracji kolejowej b. zaboru pruskiego.

W chwili obejmowania obszarów b. zaboru pruskiego, a więc Pomorza i części województwa poznańskiego, na ziemiach tych zatrudnieni byli jako urzędnicy, także i kolejowi, — obywatele niemieccy, przeważnie narodowości niepolskiej. Na czas przejściowy, dopóki administracja cywilna mogłaby być objętą przez

[1] Traktat Pokoju między Mocarstwami sprzymierzonemi i stowarzyszonemi a Niemcami został podpisany w Wersalu 28 czerwca 1919 r. Na mocy ustawy ratyfikacyjnej z 31 lipca 1919 r. (Dz. U. R. P. Nr. 35/20 poz. 199) Naczelnik Państwa Polskiego ratyfikował traktat 1 września 1919 r. Ponieważ pierwszy protokół ratyfikacyjny został spisany dopiero 10 stycznia 1920 r. dopiero w tym dniu Traktat Wersalski wszedł w życie. Ogłoszony w Dz. U. R. P. z roku 1920.

polski aparat urzędniczy, celowem było pozostawienie na dotychczasowych stanowiskach tych urzędników niemieckich. Powstawała bowiem obawa, że masowe opuszczanie stanowisk przez urzędników pruskich wprowadzi chaos do administracji, a co gorsze, narazi Polskę na niepowetowaną utratę majątku zarówno państwowego, jak i samorządowego. Obawa ta dotyczyła również utraty lub ewentualnego zniszczenia taboru i urządzeń kolejowych. Aby uchronić się przed tem zawarto w Berlinie dnia 9 listopada 1919 roku umowę polsko-niemiecką [2], w myśl której Rząd Rzeszy zobowiązał się skłonić swych urzędników do pozostania na swych dotychczasowych stanowiskach jeszcze dwa miesiące od chwili przejęcia przez Polskę władzy na ziemiach b. zaboru pruskiego. Pozostanie urzędników poza ten termin było dopuszczalne na mocy specjalnego porozumienia zainteresowanych rządów, które jednakże nie nastąpiło. Przez cały czas tego dwumiesięcznego pozostawania w służbie polskiej, urzędnicy niemieccy opłacali podatki niemieckie i byli uważani za urlopowanych przez Rząd Rzeszy. Przysięgi służbowej na rzecz Polski nie składali. Przy najważniejszych urzędach Rząd Polski ustanowił mężów zaufania [**21**].

Po upływie czasu przewidzianego umową, urzędnicy niemieccy zostali zwolnieni i odesłani do Niemiec, niektórzy zaś sami opuścili swe stanowiska przed upływem określonego dwumiesięcznego terminu. Pewna część tych urzędników, i to przeważnie urzędnicy pruscy narodowości polskiej, pozostała nadal w służbie polskiej, przyjmując obywatelstwo polskie, względnie gdańskie.

Jako uzupełnienie układu urzędniczego zawarto w Paryżu w dniu 8 stycznia 1920 r. Protokół Dodatkowy [3], zaś 9 stycznia 1920 r. Konwencję Dodatkową [4]. Powyższe układy dodatkowe miały na celu sprawne przejęcie całej administracji cywilnej

[2] Polsko-niemiecki układ co do tymczasowego unormowania spraw urzędniczych z dnia 9 listopada 1919 r., podpisany w Berlinie a noszący tytuł: „Arrangement concernant la continuation des services des fonctionnaires allemands sur les territoires cédés à la Pologne; signé à Berlin le 9 novembre 1919". Porównaj: Reichsgesetzblatt 1920 r. Nr. 15, oraz Drucksachen der Verfassungsgebenden Deutschen Nationalversammlung Nr. 2041, także G. F. K. Martens: Nouveau recueil général de Traités. Ser. III. Tome XVI. 49. str. 338.

[3] Protocole additionnel à l'arrangement allemand-polonais du 9 novembre 1919 concernant la continuation des services des fonctionnaires allemands sur les territoires cédés à la Pologne. (Porównaj Martens N. R. G. Ser. III Tome XVI. str. 345).

[4] Convention additionelle à l'arrangement allemand-polonais concernant la continuation des services des fonctionnaires allemands. (Por. Martens. N. R. G. Ser. III. Tome XVI. str. 345).

tych części obszarów b. zaboru pruskiego, które przypadły Polsce. Zmierzały one także do zapewnienia możliwie szybkiego uruchomienia komunikacji wewnętrznej objętych ziem z resztą Polski, oraz do podjęcia komunikacji tranzytowej i ruchu sąsiedzkiego między Polską i Niemcami, a specjalnie terenami plebiscytowemi.

Zawarcie powyższych układów wyprzedziła czasowo Umowa Berlińska z 25 listopada 1919 r., dotycząca wycofania wojska niemieckiego, oraz przekazania Polsce zarządu cywilnego ziem, będących jeszcze w tym czasie w rękach pruskich[5]. Umowa ta, wiążąca się z układem urzędniczym, w części pierwszej zawiera postanowienia, odnoszące się do spraw kolejowo-komunikacyjnych.

UMOWY W SPRAWIE PRZEJĘCIA ADMINISTRACJI KOLEJOWEJ

W sprawie wykonania art. X powyższego układu polsko-niemieckiego został zawarty w Paryżu dnia 9 stycznia 1920 r. Protokół Dodatkowy[6], którego postanowienia określają ilość taboru kolejowego, zapasów i urządzeń kolejowych, przypadającą Polsce. Postanowienia zasadnicze w tej sprawie zawierał art. 371 Traktatu Wersalskiego (Rozdział III. Odstąpienie linij kolejowych), który posiada następujące brzmienie:

„Z zastrzeżeniem specjalnych postanowień o odstąpieniu portów, dróg wodnych i kolei na terytorjach, co do których Niemcy odstępują zwierzchnictwo, jak również z zastrzeżeniem postanowień finansowych co do spłaty koncesjonarjuszów i co do emerytur personelu służbowego, odstąpienie kolei dokona się w warunkach następujących:

1º Urządzenia i instalacje wszystkich kolei będą oddane w całości i w dobrym stanie;

2º Jeżeli sieć kolejowa, mająca swój własny tabor, będzie oddana w całości przez Niemcy któremu z Mocarstw sprzymierzonych i stowarzyszonych, to tabor ten będzie przekazany w całości podług inwentarza ostatniego z przed 11 listopada 1918 r. i to w stanie normalnego jego utrzymania;

3º Na linjach nie mających specjalnego taboru, ta część taboru istniejącego na sieci, do której te linje należą, jaka ma być oddana, zostanie określona przez komisje ekspertów, wyznaczonych przez Mocarstwa sprzymierzone i stowarzyszone; w komisjach tych Niemcy

[5] Convention concernant l'évacuation militaire et la transmission de l'administration civile des territoires cédés, en vertu du Traité de Versailles, à la Pologne; signée à Berlin, le 25 novembre 1919. (Porównaj: Martens. Ser. III. Tome XVI. str. 346).

[6] Protocole additionnel relatif à l'execution de l'Article X de l'accord polono-allemand du 25 novembre 1919; signé à Paris, le 9 janvier 1920. (Por. Martens. N. R. G. Ser. III. Tome XVI. — str. 357).

będą reprezentowane. Komisje te uwzględnią: ilość taboru imatrykułowanego na tych linjach podług ostatniego inwentarza z przed 11 listopada 1918 r., długość linij wraz z torami manewrowemi i charakter oraz rozmiar ruchu. Komisje te również wskażą wagony osobowe i towarowe, które mają być oddane w każdym poszczególnym wypadku, ustalą warunki ich przyjęcia i tymczasowe porozumienia, niezbędne dla zapewnienia ich naprawy w warsztatach niemieckich;

4° Zapasy, ruchomości i narzędzia zostaną oddane w tych samych warunkach, co i tabor ruchomy.

Przepisy powyższych punktów 3 i 4 zostaną zastosowane do linij kolejowych w dawnej Polsce rosyjskiej, przebudowanych przez Niemcy na tor szerokości niemieckiej; linje te mają być traktowane podobnie jak części oddzielone od sieci kolejowych państwa pruskiego".

Z tekstu tego wynika, że sprawami związanemi ze zdaniem i przejęciem materjału kolejowego miała się zająć specjalna komisja ekspertów. Z uwagi jednak na to, że nie dało się przewidzieć w jakim czasie komisja ekspertów powyższe prace wykona, Rząd Niemiecki zobowiązał się w Protokóle Dodatkowym z 9 stycznia 1920 roku, że pozostawi na opuszczonych obszarach b. zaboru pruskiego, oraz na terytorjum Wolnego Miasta Gdańska tabor kolejowy, urządzenia i zapasy kolejowe w ilości niezbędnej do tego, aby wojska sprzymierzone, oraz wojska polskie wraz z całym sprzętem wojennym, mogły być przewiezione w celu objęcia obszarów plebiscytowych i ziem opuszczonych przez wojska niemieckie. Prócz tego Niemcy zobowiązały się pozostawić tabor kolejowy, oraz wszelkie urządzenia i zapasy w ilości niezbędnej dla podtrzymania normalnego życia gospodarczego ziem, opuszczonych przez administrację niemiecką. Ilość taboru, zapasów kolejowych, oraz zapasów materjałowych nie mogła być mniejsza od przeciętnych figurujących w inwentarzach z roku 1919, a sporządzonych przez niemieckie dyrekcje kolejowe. Te ilości miały być uzupełnione na podstawie stosunku kilometrycznego obsługiwanej sieci kolejowej, oraz należycie skompletowane w ciągu miesiąca po wejściu w życie Traktatu Wersalskiego. Instalacje i budowle na drogach żelaznych miały być oddane w stanie niegorszym od stanu z ostatnich trzech miesięcy. Mosty, między innemi mosty na Wiśle w Toruniu, Tczewie, Grudziądzu i Fordonie miały być należycie zabezpieczone.

W sprawie dróg wodnych Rząd Niemiecki zobowiązał się pozostawić w portach rzecznych wszelkie urządzenia, oraz tabor niezbędny do korzystania z tych dróg [**21, 22**].

Pomijając fakt, że sprawa przekazania kolei i dróg wodnych oraz taboru kolejowego i wodnego jest uregulowana Traktatem

Wersalskim pomyślniej niż to załatwia powyższy Protokół Dodatkowy, już z zestawienia tych dwu, w tak krótkim czasie po sobie następujących postanowień w sprawie jednego i tego samego zagadnienia wynika jasno, że Niemcy wyzyskiwały na swoją korzyść każdą nadarzającą się okazję w stosunkowo trudnem w tym czasie położeniu politycznem i gospodarczem Polski.

ARRANGEMENT WOJSKOWE

Z układów podpisanych w dniach 8 i 9 stycznia 1920 r. w Paryżu na uwagę zasługuje t. zw. Porozumienie Wojskowe[7], dotyczące organizacji i tranzytu kolejami polskiemi niemieckich transportów wojskowych do Prus Wschodnich lub do Rzeszy Niemieckiej do czasu, zanim zawarta zostanie ostateczna konwencja polsko-niemiecka.

Powyższe porozumienie, składające się z 7 punktów i aneksu, a zawarte w „celu ułatwienia kontaktu oddziałom wojskowym, stacjonowanym w Prusach Wschodnich, z resztą Niemiec", przewidywało tranzyt wojskowy tymczasowo, do chwili zawarcia odnośnej ostatecznej konwencji polsko-niemieckiej, w sposób następujący:

1. Dla potrzeb niemieckiego tranzytu wojskowego przeznaczono wyłącznie linję kolejową Chojnice—Czersk—Skórcz—Kwidzyń. Na linji tej miał być uruchomiony jeden pociąg wojskowy, idący w kierunku do Prus Wschodnich i jeden pociąg w kierunku odwrotnym, razem jedna para pociągów na tydzień. Pociągi były dostarczane przez Niemcy, lokomotywy zaś i obsługę kolejową dostarczała Polska. W razie potrzeby, na życzenie polskiego zarządu kolejowego, Niemcy musiały dostarczyć lokomotywy oraz niezbędny tabor i materjał kolejowy, jak również paliwa. W razie niezbędnej konieczności ilość tranzytowych pociągów wojskowych mogła być zwiększona, jednak najwyżej do 3 par pociągów na tydzień (I. IVc). Na wypadek uszkodzenia tej linji głównej, lub z innych ważnych powodów, przewidziano, że tranzyt niemiecki będzie kierowany linją kolejową pomocniczą Piła—Laskowice—Grudziądz—Jabłonowo—Iława.

[7] Arrangement concernant l'organisation d'un trafic militaire provisoire par chemin de fer entre la Prusse Orientale et l'Allemagne et vice versa; signé à Paris le 9 janvier 1920. (Por.: Drucksachen der Verfassungsgebenden Deutschen Nationalversammlung Nr. 2041, Martens. N. R. G. Ser. III. Tome XVI. str. 381 — także Makowski).

2. Pociągi te służyły tylko dla tranzytu transportów wojskowych i to całemi zwartemi pociągami. Jakiekolwiek komunikowanie się oddziałów tranzytowanych z ludnością było wzbronione. Pociągi wojskowe nie podlegały rewizji celnej. Każdy pociąg wojskowy musiał posiadać wyznaczonego komendanta transportu, który był łącznikiem pomiędzy władzami polskiemi a oddziałem korzystającym z tranzytu. Komendant transportu musiał się stosować do przepisów polskich w dziedzinie ruchu kolejowego i był odpowiedzialny za dyscyplinę oddziału i za stosowanie się podległych mu osób wojskowych do obowiązujących przepisów polskich. Komendant mógł wystawić warty złożone z podległych mu osób wojskowych. W czasie przejazdu przez terytorjum Polski osoby wojskowe winny były znajdować się tylko wewnątrz wagonów. Opuszczanie wagonu podczas postoju, śpiewy, napisy na wagonach, jak również wszelkie inne manifestacje, mogące sprowokować zajście z ludnością były zakazane. Oddziały nie miały prawa samowolnie opuszczać wagonów podczas postoju na stacjach. Koszty tranzytu ponosiły Niemcy (IV i aneks).

3. Pojedyńcze osoby wojskowe umundurowane mogły być tranzytowane w razie nagłości innemi pociągami, jednakże tylko w oddzielnych przedziałach wagonu (II). Broń i amunicja oddziałów tranzytowanych musiały być podczas przejazdu pociągów wojskowych przez Polskę złożone w oddzielnych zamkniętych wagonach (Aneks).

4. Dla zapewnienia należytej łączności pomiędzy polskiemi władzami wojskowemi i cywilnemi został wyznaczony oficer łącznikowy niemiecki. Oficer łącznikowy zawiadamiał również władze polskie o mających nastąpić transportach wojskowych (IVc).

Dalsze postanowienia tego porozumienia zawierają przepisy odnoszące się do wyposażenia technicznego pociągów i taboru, udostępnienia tranzytowanym oddziałom niemieckim łączności telegraficznej oraz przepisy przejściowe (V, VI). Aneks obejmuje przepisy o charakterze porządkowym, a odnoszące się do ruchu pociągów, postoju na stacjach granicznych, zaopatrywania w wodę, utrzymania porządku i dyscypliny w oddziałach tranzytowanych przez Polskę, oraz postępowania na wypadek choroby osób wojskowych niemieckich w czasie przejazdu przez terytorjum Polski (Aneks).

Porozumienie to obowiązywało do czasu zawarcia ostatecznej konwencji (VII), a więc do czerwca 1922 roku.

OBJĘCIE ADMINISTRACJI KOLEJOWEJ PRZEZ POLSKĘ

Objęcie Pomorza przez wojsko polskie odbyło się w czasie od 17 stycznia do 10 lutego 1920 r. [18]. Ostateczne przejęcie administracji kolejowej na terenie dyrekcji kolejowej gdańskiej od opuszczających tłumnie swoje stanowiska kolejowych urzędników pruskich nastąpiło w pierwszych dniach kwietnia 1920 r.[8] W ten sposób w bardzo krótkim stosunkowo czasie Polska zorganizowała własną służbę administracyjną na obszarach odebranych Niemcom i zmontowała na nich własny aparat komunikacyjny.

Zagadnienie tranzytu niemieckiego z Prus Wschodnich do reszty Niemiec staje się kwestją aktualną dopiero po objęciu przez Polskę Pomorza i reszty ziem b. zaboru pruskiego. Do tego czasu ruch ten odbywał się w warunkach przedwojennych.

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

Art. 98 Traktatu Wersalskiego przewidywał zawarcie konwencyj tranzytowych w terminie jednego roku. To też Polska, wykonywując dane zobowiązanie, już w lutym 1920 r. wszczęła z Niemcami w Warszawie odnośne pertraktacje, mające na celu zapewnienie komunikacji Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej. Jednakże z powodu stanowiska zajętego przez delegację niemiecką nie było nadziei na szybkie uregulowanie sprawy i na zawarcie konwencji w przewidzianym terminie. Nie bez wpływu na tok obrad były zamieszki, jakie w tym czasie miały miejsce w Niemczech (zamach stanu, wywołany przez Kapp'a), tak, że Rząd Polski zmuszony był przerwać rokowania ze względu na niewystarczające pełnomocnictwa przedstawicieli Niemiec.

W związku z postanowieniami Traktatu Wersalskiego, odnoszącemi się do przeprowadzenia plebiscytu na obszarach Warmji i niektórych obszarach Prus Wschodnich, państwa sprzymierzone i stowarzyszone przystąpiły do przewozu swych wojsk na te terytorja. Pragnąc stworzyć najdogodniejsze warunki powrotu na obszar plebiscytowy dla osób uprawnionych do głosowania, Rząd Polski wydał z konieczności w dniu 1 kwietnia 1920 r. rozporządzenie dotyczące tymczasowego uregulowania ruchu tranzytowego

[8] Orędownik Urzędowy P. K. P. Gdańsk Nr. 1 p. 2 z 27 marca 1920 r., oraz Nr. 12 p. 76 z 5 czerwca 1920 r. mówią o „porzuceniu" i „masowem opuszczeniu".

i sąsiedzkiego między Polską a Niemcami[9]. Rozporządzenie to, wydane „z uwagi na konieczność niezwłocznego uregulowania spraw związanych z wykonaniem art. 89 Traktatu Pokojowego Wersalskiego z dnia 28 czerwca 1919 roku", składa się z trzech działów, podzielonych na 8 rozdziałów i 31 artykułów.

Dział pierwszy rozporządzenia dotyczy ruchu tranzytowego przez terytorjum Polski (Pomorze) i dzieli się na rozdziały zawierające przepisy kolejowe, pocztowo-telegraficzne, paszportowe i celne. Dział drugi obejmuje postanowienia odnoszące się do wzajemnego ruchu sąsiedzkiego Polski i Niemiec i dzieli się na podobne rozdziały, jak i poprzedni; dział trzeci zawiera jeden artykuł dotyczący transportów węgla z Górnego Śląska do Prus Wschodnich.

UREGULOWANIE RUCHU TRANZYTOWEGO

Ruch tranzytowy został tem rozporządzeniem uregulowany w sposób następujący:

1. Dla tranzytu o s o b o w e g o oddano linję kolejową: C h o j n i c e—K w i d z y ń, przechodzącą przez polskie stacje kolejowe: Czersk, Szlachta, Skórcz, Smętowo i Opalenie. Na linji tej uruchomiono 1 parę pociągów pośpiesznych i 2 pary pociągów osobowych dziennie (art. 1). Przewóz podróżnych odbywał się bez dowodu osobistego pod wojskową strażą polską, która miała uniemożliwić wsiadanie i wysiadanie osób na stacjach polskich z wagonów tranzytowych (art. 12). Podróżni wolni byli od wszelkich formalności celnych, a przy pociągach znajdował się celny konwój polski, mający uniemożliwić jakąkolwiek kontrabandę towarów (art. 13). Bagaże podróżnych podlegały zwykłym przepisom celnym (art. 14).

2. Dla tranzytu t o w a r o w e g o w zwartych pociągach (późniejszy tranzyt uprzywilejowany) oddana była ta sama linja kolejowa wraz z dodatkowem odgałęzieniem, przechodzącem przez stacje polskie: S z l a c h t a, Laskowice, Grudziądz, Jabłonowo Pomorskie, a dochodzącem do I ł a w y. Ustanowiono maksimum przepustu dziennego na 350 wagonów w jednym kierunku, z czego polska stacja graniczna w Opaleniu oddawała 150 wagonów ładownych Kwidzyniowi, resztę zaś kierowano na Iławę. W kierunku powrotnym mogły być przyjęte tylko te same ilości wagonów ładownych

[9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 kwietnia 1920 r (Dz. U. R. P. Nr. 30/20, poz. 176) w przedmiocie tymczasowego uregulowania ruchu tranzytowego i sąsiedzkiego między Polską a Niemcami.

(art. 2). Do przewozu towarów stosowano przepisy celne obowiązujące dla tranzytu w Polsce. Wagony były zabezpieczone zamknięciem celnem i przesyłane za kartą przewozową. Przewóz towarów przez Polskę był zwolniony od uzyskiwania wymaganego wówczas pozwolenia Państwowej Komisji Przywozu i Wywozu.

3. Tranzyt osobowy i towarowy był wykonywany przez polski zarząd kolejowy, wzamian za co Polska pobierała aż do odwołania opłaty za przewóz pasażerów, bagażu i towarów według stawek taryf niemieckich, obliczonych na podstawie odległości kilometrycznych.

4. Oprócz tranzytu zwartemi pociągami osobowemi i tranzytowemi, odbywającego się na wymienionych wyżej linjach kolejowych, został uruchomiony tranzyt osób, bagażu i towarów przez wszystkie punkty graniczne, otwarte dla wzajemnej komunikacji sąsiedzkiej i tranzytowej. W obrębie dyrekcji P. K. P. Gdańsk otwarto takich przejść kolejowych granicznych 14, na 18 istniejących nadgranicznych punktów kolejowych, nie licząc przejść otwartych w innych dyrekcjach kolejowych. Tranzyt ten odbywał się na tych samych zasadach, co i tranzyt zwarty z tą różnicą, że od podróżnych wymagane były dowody osobiste (paszport dyplomatyczny, paszport zagraniczny, lub nawet przepustka graniczna) z wizą konsula polskiego. Do podróżnych i towarów przewożonych tranzytem niezwartym stosowano przepisy celne obowiązujące w Polsce (art. art. 14, 17, 24, 25, 26 i 27). Wymiana niemieckich wagonów towarowych w ruchu sąsiedzkim odbywała się w naturze: — wagon z Niemiec lub Prus Wschodnich za wagon z Polski z uwzględnieniem rodzaju i nośności (art. 20).

Ponadto rozporządzenie Rady Ministrów z 1 kwietnia 1920 r. reguluje sprawy pocztowe i przesyłek pocztowych, sprawy ruchu telegraficznego i telefonicznego oraz ruch sąsiedzki. Odnośnie tranzytu węgla z Górnego Śląska do Prus Wschodnich rozporządzenie to postanawia, że ruch ten miał się odbywać przez stację kolejową Kluczbork, która mogła przepuszczać 350 wagonów ładownych dziennie (art. 29).

Rozporządzenie Rady Ministrów weszło w życie w dniu 15 kwietnia 1920 r. (art. 30) i spowodowało wydanie przez właściwe polskie władze kolejowe zarządzeń wykonawczych[10], regulujących

[10] Orędownik Urzędowy dyrekcji P. K. P. Gdańsk Nr. 15/20 p. 97. Tymczasowe przepisy dla ruchu obrotu handlowego między Polską a Niemcami, Polską a obszarem plebiscytowym Prus Wschodnich i Polską a W. M. Gdańskiem.

techniczne przeprowadzenie tranzytu niemieckiego przez Polskę. Powyższe przepisy zapewniały swobodę ruchowi tranzytowemu nietylko do obszarów plebiscytowych, ale i do całego obszaru Prus Wschodnich, lub z całego obszaru Prus Wschodnich do Niemiec.

TYMCZASOWE POROZUMIENIA KOLEJOWE

Prowadzone w Warszawie rozmowy polsko-niemieckie w sprawie tranzytu wschodnio-pruskiego zostały następnie na mocy decyzji Rady Ambasadorów Mocarstw sprzymierzonych i stowarzyszonych przeniesione do Paryża. Pertraktacje te nie pozostały bez wpływu na to tymczasowe uregulowanie ruchu tranzytowego. Wprawdzie konwencja tranzytowa nie została jeszcze zawarta, jednakże podczas rozmów ustalono inne trasy kolejowe dla przyszłego tranzytu niemieckiego, który miał być uregulowany konwencją polsko-niemiecką. Tymczasem cel dotychczasowej komunikacji tranzytowej, uruchomionej na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 1 kwietnia 1920 r. został w końcu roku 1920 prawie że osiągnięty: wojska państw sprzymierzonych i stowarzyszonych objęły już teren plebiscytowy, ilość zaś osób podróżujących tranzytem, a uprawnionych do głosowania na terenie plebiscytowym, coraz bardziej malała, i pociągi tranzytowe wykazywały stosunkowo nieznaczną frekwencję.

Otwarcie innej linji kolejowej dla tranzytu wschodnio-pruskiego było z przyczyn technicznych niemożliwe, a to specjalnie z powodu braku taboru kolejowego i lokomotyw. Niemcy bowiem, opuszczając obszary objęte przez Polskę, pozostawiły tak małe ilości taboru kolejowego i lokomotyw, że nie starczyło ich nawet na pokonanie coraz bardziej wzmagającego się wewnętrznego ruchu polskiego, natomiast prawie zupełnie zabrakło lokomotyw dla potrzeb tranzytu niemieckiego. Naturalnie, że zmiana podstawy zdawania inwentarza kolejowego przez niemiecką administrację kolejową również nie pozostała bez ujemnego wpływu na ilość przejętego przez Polskę taboru. Mianowicie Protokół Dodatkowy z 9 stycznia 1920 r. do Umowy Berlińskiej z 25 listopada 1919 roku zmienił postanowienia art. 371 Traktatu Wersalskiego, postanawiając, że inwentarz i tabor kolejowy miał być przejęty nie według stanu z 11 listopada 1918 roku, a więc liczbowo i jakościowo wyższego i korzystniejszego dla Polski, ale według stanu przeciętnych miesięcznych roku 1919, uzupełnionych stosunkiem kilometrycznym sieci objętej przez polską administrację kolejową,

a więc stanu bezwzględnie niższego od przewidzianego Traktatem Wersalskim.

Wobec takiego stanu rzeczy wyłoniła się paląca konieczność uregulowania w czasie możliwie najkrótszym całego szeregu spraw czysto technicznych, a specjalnie załatwienia kwestji przekazania przyznanego Polsce kontyngentu taboru kolejowego, oraz lokomotyw, z oddaniem których Niemcy ociągały się do ostatniej chwili. Cierpiał na tem przewlekaniu sprawy przedewszystkiem polski ruch wewnętrzny, ale zczasem poczęło się to odbijać i na tranzycie. Niewątpliwie do zwiększenia się tych trudności technicznych przyczyniły się w pewnym stopniu i działania wojenne na wschodzie Polski, które również wpłynęły na zwiększenie się zapotrzebowania na lokomotywy i wagony.

Te trudności były skutecznie pokonywane przez polską administrację kolejową, — jednak sprawa technicznego wyposażenia tranzytu stawała się coraz bardziej nagląca i wymagała choćby prowizorycznego załatwienia, gdyż wobec przeciągających się w Paryżu rokowań polsko-niemieckich nie można było ściśle określić ostatecznego terminu zawarcia konwencji tranzytowej.

TYMCZASOWE POROZUMIENIE WARSZAWSKIE

Pragnąc choć w części usunąć te niedomagania, zainteresowane zarządy kolejowe niemieckie i polskie, „mając na celu utrzymanie i wzmocnienie stałego ruchu tranzytowego“, wyznaczyły swoich przedstawicieli, którzy w wyniku rokowań techniczno-kolejowych, przeprowadzonych w Warszawie, zawarli w dniu 13 listopada 1920 r. porozumienie w sprawie ruchu osobowego[11]. Przedstawia ono jakgdyby pewne uzupełnienie rozporządzenia Rady Ministrów, normuje jednak tylko ruch osobowy i składa się z 21 punktów, które w następujący sposób regulują ruch tranzytowy:

1. Dla tranzytu niemieckiego przeznaczono linję kolejową Chojnice—Tczew—Malbork, na której uruchomiono po jednej parze pociągów pośpiesznych w dzień i w nocy (p. 1), przyczem Niemcy miały dostarczyć park wagonowy, Polska zaś — parowozy z obsługą kolejową, prowadzącą ruch na całym odcinku polskim (p. 2); w tym celu Niemcy miały przekazać Polsce 7 paro-

[11] Tymczasowe porozumienie warszawskie z 13 listopada 1920 r. p. t. „Wynik narad rzeczoznawców polsko-niemieckich w sprawie tymczasowego podjęcia osobowego ruchu tranzytowego na linji Chojnice—Tczew—Marienburg, dla połączenia Niemiec z Prusami Wschodniemi i odwrotnie“.

wozów z liczby tych, jakie Polska miała otrzymać dla potrzeb ruchu tranzytowego (p. 16). Rozkład jazdy tych pociągów ustalały, za wspólnem porozumieniem, obydwa zarządy kolejowe: polski i niemiecki (p. 15), przyczem tranzyt ten miał być uruchomiony w czasie jaknajkrótszym (p. 20). Jako stacje zdawczo-odbiorcze dla wymiany parowozów i obsługi pociągów przeznaczono Chojnice dla kierunku z Niemiec do Prus Wschodnich i Malbork dla kierunku z Prus Wschodnich do Niemiec.

2. Z pociągów tych mogli korzystać:

a) obywatele niemieccy zaopatrzeni w wykazy osobiste, stwierdzające posiadane obywatelstwo, jednak bez wiz konsularnych polskich, oraz wojskowi niemieccy jadący pojedyńczo, bez broni;

b) obywatele polscy, zaopatrzeni w paszporty polskie.

Przewóz transportów wojskowych był na tym szlaku wykluczony (p. 6). Rewizja paszportowa odbywała się podczas biegu pociągów (p. 10). Podróżni, oraz ich bagaż wolni byli od opłat celnych i analogicznych, oraz od wszelkich formalności celnych (p. 12). Podróżnym nie wolno było wysiadać z wagonów podczas przejazdu przez Polskę, ani komunikować się z osobami nie będącemi podróżnymi na całym dystansie kolejowym Chojnice—Malbork, ani na samej stacji Chojnice (p. 9). Podczas przewozu przez teren Polski podróżni podlegali ogólnym przepisom polskim w dziedzinie bezpieczeństwa i porządku publicznego. Zabieranie ze sobą do wagonów broni oraz materjałów wybuchowych zostało wzbronione. Broń i amunicja mogły być przewożone razem z resztą bagażu w osobnym wagonie zaplombowanym. O złożeniu broni do tego wagonu należało powiadomić polskiego urzędnika celnego, konwojującego pociąg (p. 7).

Dalsze punkty tego porozumienia zawierają postanowienia tyczące się konwoju pocztowego i celnego (p.14), kursowania wagonów pocztowych (ambulansów) i wagonów bagażowych (p. p. 9 i 11), spraw wynagrodzenia polskiego zarządu kolejowego za przewóz i obsługę pociągów (p. p. 4, 5, 14 i 17), odpowiedzialności kolei polskich za uszkodzenie, umniejszenie i zaginięcie bagażu (p. 19), oraz odpowiedzialności polskich kolei za nieszczęśliwe wypadki kolejowe (p. 18).

W porównaniu z rozporządzeniem Rady Ministrów z 1920 r., postanowienia omawianego Porozumienia Warszawskiego są węższe, gdyż zwłaszcza w dziedzinie niemieckiego tranzytu uprzywilejowanego (zwartemi pociągami) ograniczają one tranzyt:

a) do pociągów pośpiesznych,
b) do osób posiadających obywatelstwo niemieckie, lub polskie.

Zwykły tranzyt osobowy nie został objęty tem porozumieniem: odbywał się on nadal na podstawie zasad ustalonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z 1 kwietnia 1920 r. i postanowień właściwych polskich dyrekcyj kolejowych. Porozumienie tymczasowe nie wypowiedziało się również w sprawie tranzytu towarowego. Tymczasowe Porozumienie Warszawskie rozwinęło zatem, ale nie zmieniło zasadniczych postanowień rozporządzenia Rady Ministrów, wprowadzając pewne przepisy techniczne, tyczące się odprawy kolejowej podróżnych i bagażu.

KONFERENCJE W GDAŃSKU

W listopadzie 1920 r. odbył się w Gdańsku szereg konferencyj pomiędzy delegatami zainteresowanych zarządów kolejowych polskich i niemieckich. Rozmowy te miały na celu usunięcie i wyjaśnienie technicznych przeszkód związanych z ruchem kolejowym, a przedewszystkiem wprowadzenie w życie w czasie jaknajkrótszym postanowień Tymczasowego Porozumienia Warszawskiego. Istotnie porozumienie to weszło w życie już w dniu 1 grudnia 1920 r., t. j. w dwa tygodnie po podpisaniu. Obowiązywało zaś prawie cały rok, t. j. do czasu wejścia w życie postanowień t. zw. Prowizorjum Warszawskiego, następnie zaś razem z prowizorjum zostało uchylone dopiero w czerwcu 1922 r., t. j. po wejściu w życie Konwencji Tranzytowej Paryskiej.

Wkrótce po wejściu w życie postanowień Porozumienia Warszawskiego odbyły się w Gdańsku w dniach 7 i 8 stycznia 1921 r. dalsze konferencje, na których załatwiono między innemi sprawy dotyczące rozrachunku za przewóz kolejowy, oraz techniczną stronę rewizji celnej i paszportowej; spraw tych Tymczasowe Porozumienie Warszawskie nie uregulowało.

PROWIZORJUM WARSZAWSKIE

Linja kolejowa Chojnice—Malbork odpowiadała postanowieniom i zasadom konwencji paryskiej, ustalonym w tym czasie w pertraktacjach polsko-niemieckich. Wejście w życie podpisanej już Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 21 kwietnia 1921 roku zostało uzależnione od ratyfikacji przez Rządy obydwu państw, co mogło znacznie przeciągnąć



sprawę. Wobec tego powstała kwestja umożliwienia Niemcom korzystania z postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej jeszcze przed jej wejściem w życie. Na propozycję polskiego Ministra Kolei Żelaznych, zebrali się przedstawiciele zarządów kolejowych polskich i niemieckich i w wyniku rokowań technicznych ustalili w dniu 4 maja 1921 r. zasady zmierzające do powiększenia prowizorycznego ruchu tranzytowego przez Polskę w komunikacji pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec[12].

Prowizorjum to składa się z 35 punktów i zawiera następujące postanowienia:

1. Ruch i sprawy kolejowe. Do użytku tranzytu pasażerskiego i towarowego oddano dwie linje kolejowe o charakterze magistral dwutorowych. Dla potrzeb uprzywilejowanego tranzytu pasażerskiego uruchomiono na następujących linjach kolejowych:

a) Chojnice—Tczew—Malbork — 1 parę pociągów osobowych, oraz 2 pary pociągów pośpiesznych (kursujących już na podstawie Tymczasowego Porozumienia Warszawskiego); razem 3 pary na dobę;

b) Piła—Bydgoszcz—Toruń—Iława — (nowa linja kolejowa przeznaczona dla tranzytu) — 1 parę pociągów pośpiesznych i 1 parę pociągów osobowych; razem 2 pary pociągów na dobę.

Dla potrzeb uprzywilejowanego tranzytu towarowego uruchomiono na następujących linjach kolejowych:

a) Chojnice—Malbork — 6 par pociągów towarowych na dobę (pociągi stałe) i 3 pary pociągów towarowych w razie potrzeby (pociągi dodatkowe); razem 9 par pociągów na dobę.

b) Piła—Iława — 3 pary pociągów towarowych na dobę (pociągi stałe) i 1 parę pociągów stosownie do potrzeby (pociągi dodatkowe); razem 4 pary pociągów towarowych na dobę.

Ogółem na obydwu tych linjach kolejowych uruchomiono na dobę 3 pary pociągów pośpiesznych, 2 pary pociągów osobowych,

---

[12] Prowizorjum ruchu tranzytowego między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec z dnia 4. V. 1921 r. noszące nazwę: „Wynik narady nad zasadami, które proponują polscy i niemieccy rzeczoznawcy dla powiększenia prowizorycznego ruchu tranzytowego, uruchomionego w dniu 1 grudnia 1920 r. między Niemcami a Prusami Wschodniemi".

9 par pociągów towarowych stałych i przewidziano możność uruchomienia 4 par pociągów towarowych wedle potrzeby.

Podróżnych przewożono albo całemi pociągami, — do czego wyznaczono na linji kolejowej Chojnice—Malbork 2 pary pociągów pośpiesznych i 1 parę pociągów osobowych, zaś na linji Piła—Iława — 1 parę pociągów pośpiesznych, — albo osobnemi częściami pociągów. Do wspomnianych całych pociągów można było doczepiać wagony, służące dla wewnętrznego ruchu polskiego na tych linjach kolejowych w obrębie obszaru polskiego, przyczem ilość doczepianych wagonów została ograniczona dla pociągów pośpiesznych do jednego wagonu, który miały początkowo dostarczyć Niemcy, jednak na mocy zarządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych dostarczyła dyrekcja P. K. P. w Gdańsku[13] (p. p. 2 i 25).

Park wagonowy do ruchu tranzytowego zobowiązały się dostarczyć Niemcy, parowozy zaś z całą obsługą pociągów — Polska (p. 3). W tym celu Niemcy miały przekazać Polsce tymczasowo 13 parowozów osobowych i 44 parowozów towarowych wraz z częściami zapasowemi. Parowozy te miały być zaliczone na poczet ilości, które Polska otrzyma od Niemiec dla utrzymania normalnego ruchu tranzytowego przy ostatecznym rozrachunku (p. 24). Skład pociągów pośpiesznych ustalono na 28—40 osi, pociągów osobowych na 36—52 osi, zaś pociągów towarowych na 950 tonn brutto, lub 100 osi (p. 23). Pociągi winny być zdawane polskiej administracji kolejowej na stacjach zdawczo-odbiorczych w zestawach odpowiadających przepisom ruchu kolejowego; na konferencji kolejowej delegatów polskich i niemieckich w Charlottenburgu postanowiono wprowadzić do ruchu tranzytowego 1 wagon dla chorych (z tego połowa miała być oddana dla użytku chorych cywilnych, lub w braku tychże dla podróżnych, pod warunkiem nieprzekraczania ustalonej ilości osi).

Na stacje zdawczo-odbiorcze przeznaczono: dla tranzytu w kierunku do Prus Wschodnich: Piłę i Chojnice, zaś dla ruchu w kierunku odwrotnym: Iławę i Malbork (p. 31).

Podczas przejazdu przez terytorjum Polski osoby i pociągi, podlegały przepisom polskim w dziedzinie bezpieczeństwa i porządku publicznego (p. 18).

2. P o d r ó ż n i. — Prawo używania całych pociągów tranzytowych względnie ich części przysługiwało:

[13] Rezygnacja z dostarczenia tego wagonu przez niemieckie zarządy kolejowe miała miejsce na konferencji w Charlottenburgu.

a) obywatelom niemieckim, posiadającym dowody osobiste z fotografją i stwierdzoną przynależnością państwową; wiza polska nie była wymagana;
b) obywatelom państw sprzymierzonych i stowarzyszonych oraz państw neutralnych w wojnie światowej, posiadającym paszporty wizowane;
c) obywatelom polskim i obywatelom W. M. Gdańska, posiadającym paszporty wizowane.

Dla transportów dzieci w wieku od 10—15 lat, jadących pod dozorem, wystarczył spis imienny, ostemplowany przez właściwą władzę policyjną niemiecką.

Broń i amunicję, wiezioną przez podróżnych należało złożyć w wagonie bagażowym i zgłosić polskiemu urzędnikowi konwojującemu celem zaplombowania łącznie z bagażem (p. 5). Wysiadanie, wsiadanie i komunikowanie się podróżnych z osobami niepodróżującemi, przyjmowanie paczek, listów, bagaży, względnie innego rodzaju przedmiotów było zabronione na całym dystansie przebiegającego przez Polskę szlaku kolejowego, przeznaczonego dla tranzytu niemieckiego, oraz na stacji kolejowej w Chojnicach (p. 6).

Kontrola paszportowa podróżnych i personelu kolejowego niemieckiego odbywała się podczas biegu pociągu (p. 11). Podróżni, oraz ich bagaż nie podlegali żadnym opłatom, ani formalnościom celnym, lub innym daninom (p. 13).

Wszelkie transporty wojskowe nie mogły zupełnie korzystać z tych pociągów (p. 4).

3. Przewóz bagażu, towarów i zwierząt. — Zdawanie i odbiór towarów odbywały się na stacjach zdawczo-odbiorczych na podstawie wykazów zdawczych. Ładunki całowagonowe były zdawane na podstawie list pociągowych, — dla ładunków drobnicowych wymagany był ponadto wykaz ładunkowy, wzór którego był ustalony na jednym wspólnym formularzu dla służby kolejowej i celnej. Prowizorjum przewiduje, że każdy wagon miał posiadać 7 jednobrzmiących egzemplarzy list pociągowych, z których w Polsce miało pozostawać 5 egzemplarzy (p. 29). Jednak na konferencji w Gdańsku w dniu 21 sierpnia 1921 roku, a więc jeszcze przed wejściem w życie postanowień tego Prowizorjum Warszawskiego, polskie zarządy kolejowe i celne zrezygnowały z tej ilości dokumentów towarzyszących, ograniczając ich liczbę do 3 egzemplarzy.

Ładowność wagonów musiała być wyzyskana przy transporcie towarów przynajmniej do 25% ich pojemności, lub nośności.

Prowizorjum przewiduje zabezpieczenie celne tranzytowanych towarów przez nałożenie plomb na wagony, lub konwój pociągów przez polskich urzędników celnych. Plomby, nałożone przez koleje niemieckie na przesyłki całowagonowe, były uznawane za ważne przez koleje polskie; tak samo traktowano plomby nałożone przez niemieckie urzędy celne. W tym wypadku zdawanie wagonów odbywało się „symbolicznie", t. j. przez sprawdzenie całości plomb. Wszelkie inne przesyłki nie całowagonowe, zdawane były „faktycznie", t. j. po obejrzeniu. Zarząd kolei polskich miał prawo otworzyć przesyłkę, lub wagon; mogło to jednak nastąpić na stacjach zdawczych w obecności kolejowych urzędników polskich i niemieckich, a nawet, o ile to było możliwem, i urzędników celnych. W razie odłączenia się dokumentów przesyłkowych od przesyłki, transport odsyłano w ostateczności do miejsca przeciwległej stacji odbiorczej, a więc w wypadku nadania przesyłki z Niemiec odsyłano ją do Prus Wschodnich, lub odwrotnie (p. p. 16 i 29).

Materjały o specyficznych właściwościach, a więc materjały samozapalne, żrące, trujące i ulegające gniciu, oraz materjały wybuchowe i płyny palne zostały dopuszczane do przewozu tranzytowego pod warunkiem zastosowania do ich transportu przepisów polskich, obowiązujących w tym względzie i to jedynie w tym wypadku, o ile przewóz kolejami żelaznemi tych towarów w Polsce nie był zakazany. Towary te musiały posiadać zaświadczenie , że są przeznaczone do użytku w granicach Niemiec i to dla celów niewojskowych (p. 19).

Do korzystania z przewozu tranzytowanemi pociągami towarowemi dopuszczono również konwojentów przesyłek towarowych (zwierzęta, pojazdy i t. p.) i innych konwojentów, o ile przewóz ich był przewidziany przez niemiecką taryfę kolejową. Powyżsi konwojenci winni byli posiadać dowody osobiste, a zamiast wizy polskiej zgłaszali jedynie osobiście w granicznym urzędzie wejściowym, lub wyjściowym rozpoczęcie podróży, celem uczynienia adnotacji w dowodzie osobistym, o przekroczeniu granicy polskiej (p. 17).

4. Tranzyt wojskowy. Uruchomiony na podstawie Tymczasowego Porozumienia Paryskiego t. zw. *arrangement,* tranzyt wojskowy odbywający się na linji kolejowej Chojnice — Kwidzyń, został przesunięty na podstawie Tymczasowego Prowizorjum

Warszawskiego na linję kolejową Chojnice—Malbork. Na linji tej uruchomiono 1 parę pociągów wojskowych tygodniowo.

Pojedynczy wojskowi mogli być przewożeni w uniformie, lub po cywilnemu, jednak tylko w tranzycie uprzywilejowanym i to zarówno pociągami pośpiesznemi, jak i osobowemi. Za dowód wystarczała legitymacja wojskowa *(Truppenausweis)*. Broń i amunicję winni byli złożyć do wagonu bagażowego pod zamknięcie plombowe.

Wojskowi tranzytowani całemi pociągami wojskowemi winni byli złożyć broń i amunicję do osobnego przedziału, pozostającego pod nadzorem prowadzącego transport. Wartownicy i komendant transportu mogli posiadać broń podczas przejazdu przez Polskę. Jeżeli pociągi wojskowe nie były dostatecznie zapełnione, lub obciążone, można było do nich doczepiać wagony, załadowane towarem niewojskowym (p. 33).

Dalsze postanowienia Prowizorjum Warszawskiego regulują kwestje: techniczno-kolejowe i ruchu kolejowego, zapłaty i rozrachunków z tytułu tranzytu, oraz kwestje odpowiedzialności za nieszczęśliwe wypadki i uszkodzenie mienia osób korzystających z tranzytu.

WEJŚCIE W ŻYCIE PROWIZORJUM

Niezwłocznie po podpisaniu Prowizorjum Warszawskiego rozpoczęły się narady przedstawicieli administracji kolejowych polskich i niemieckich, które odbyły się w czasie od 24 maja do 16 grudnia 1921 r. w Chojnicach, Gdańsku, Malborku i Charlottenburgu i miały za zadanie ostateczne uzgodnienie kwestyj technicznych, związanych z ruchem kolejowym, rozkładem jazdy pociągów, sposobem przeprowadzania rewizji celnej i paszportowej, wreszcie z kwestją sezonowego przewozu kartofli w r. 1921 dla Litwy i Rosji i t. p. Na specjalne podkreślenie zasługuje konferencja gdańska z dnia 6 sierpnia 1921 r. Świadczy ona mianowicie o tem, że ilość linij kolejowych, przeznaczonych dla potrzeb tranzytu wschodnio-pruskiego, była już wtedy za wielka, gdyż przedstawiciele niemieccy zwrócili się do polskich delegatów o skasowanie dla tranzytu osobowego i towarowego linji kolejowej Lębork—Gdańsk—Malbork, ze względu na mały ruch osobowy i towarowy, jaki na tej linji istniał. Jednak na jednej z dalszych konferencyj, a mianowicie w dniu 21 sierpnia delegaci niemieccy prosili o przywrócenie ruchu na tej linji, tym razem tylko dla tranzytu osobowego, na co delegaci

polscy wyrazili swą zgodę. Powyższe stanowisko niemieckich zarządów kolejowych o tyle zasługuje na uwagę, że świadczy o zamiarze wyłączenia Gdańska z obszarów, przez które miał być skierowany tranzyt niemiecki, bowiem innej bezpośredniej linji kolejowej, przechodzącej tranzytem przez miasto Gdańsk, — niema.

Prowizorjum Warszawskie weszło w życie dnia 15 listopada 1921 r. i obowiązywało razem z Tymczasową Umową Warszawską do 1 czerwca 1922 r., t. j. do czasu wprowadzenia w życie postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 21 kwietnia 1922 r.

Stanowi ono uzupełnienie, rozszerzenie i rozwinięcie postanowień Tymczasowej Umowy Warszawskiej z 13 listopada 1920 r. Reguluje jedynie ruch uprzywilejowany (zwartemi pociągami), nie poruszając zupełnie kwestji t. zw. tranzytu zwykłego, który był uregulowany przepisami innych umów.

CHARAKTERYSTYKA POSTANOWIEŃ I POROZUMIEŃ TYMCZASOWYCH

Prowizorjum Warszawskie kończy — jeśli chodzi o ustalenie stanu prawnego, na podstawie którego odbywał się tranzyt niemiecki przez Polskę — okres powstawania przepisów i umów polsko-niemieckich, mających na celu zapewnienie połączenia Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej. Okres ten nosi charakter tymczasowości, która wynika z prowizorycznego uregulowania tranzytu wschodnio-pruskiego rozpatrzonemi wyżej umowami. Ta „prowizoryczność“ i „tymczasowość“ odbija się już w samych nazwach odnośnych układów i porozumień, zawartych przez Polskę i Niemcy.

Tymczasowość wynika również z samego źródła tych postanowień. Mianowicie wyżej rozpatrzone układy polsko-niemieckie, zawarte w tej kwestji, są etapowem wprowadzeniem w wykonanie toczonych w tym względzie pertraktacyj, są praktycznem zastosowaniem osiągniętych wyników na skutek niekiedy długotrwałych rokowań, mających na celu załatwienie w drodze wzajemnego porozumienia sprawy tranzytu wschodnio-pruskiego.

Na specjalne podkreślenie zasługuje stanowisko zajęte w tej kwestji przez Rząd Polski, a znajdujące wyraz w wydanem w dniu 1 kwietnia 1920 r. rozporządzeniu Rady Ministrów. Rząd Polski, świadomy swych zobowiązań, wypływających z art. 89 Traktatu Wersalskiego, stworzył, prawie równocześnie z przejęciem w swe ręce administracji państwowej na objętem przez siebie terytorjum,

warunki, ustanawiające w o l n o ś ć komunikacyjną Prus Wschodnich z resztą Niemiec. Nie dość na tem, Rząd Polski, okazując swą dobrą wolę, po osiągnięciu porozumienia w jakiejś kwestji tranzytowej, starał się w jaknajkrótszym czasie wprowadzić w życie te postanowienia w formie takiego lub innego prowizorjum, aby umożliwić Niemcom w jaknajkrótszym czasie korzystanie z wyników prowadzonych, a nie zakończonych ostatecznie pertraktacyj. W tej właśnie dobrej woli Rządu Polskiego należy się dopatrywać przyczyny wszelkich koncesyj i ustępstw na rzecz swego zachodniego sąsiada. W tem dążeniu do jaknajdalej idącego polubownego załatwiania spraw „sąsiedzkich“ należy widzieć chęć Rządu Polskiego do stworzenia podstaw dla dobrego i harmonijnego współżycia obu narodów.

Dalsze układy i porozumienia, zawarte przez Niemcy i Polskę po wejściu w życie postanowień rozporządzenia Rady Ministrów, nie wprowadziły prawie nic nowego do zagadnień związanych z tranzytem, załatwiając cały szereg kwestyj technicznych, które wymagały wzajemnego porozumienia obu państw. Z punktu widzenia rozwoju zagadnienia tranzytu wschodnio-pruskiego są one o tyle ważne, że uprzystępniły etapowe wprowadzenie w życie postanowień zasadniczej Konwencji Tranzytowej Paryskiej, która wyczerpująco uregulowała tranzyt wschodnio-pruski przez Polskę.

PODPISANIE KONWENCJI TRANZYTOWEJ PARYSKIEJ

Wobec trudności, jakie powstały przy pertraktacjach nad zawarciem konwencji tranzytowej, Rada Ambasadorów widziała się zmuszoną delegować na przewodniczącego do prowadzenia dalszych układów polsko-niemieckich znanego fachowca francuskiego Gastona Lefevre‘a. Pertraktacje, rozpoczęte w listopadzie 1920 r., ciągnęły się bez przerwy do 16 lutego 1921 r., w którym to dniu delegaci polscy i niemieccy parafowali tekst konwencji.

Niezmiernie skomplikowane rokowania były bardzo utrudnione na skutek zawartej przez Gdańsk i Polskę w dniu 9 listopada 1920 r. t. zw. Konwencji Paryskiej. Konwencja ta w art. 6 postanawia, że Polska winna zasięgnąć opinji Gdańska, przed zawarciem traktatu, lub umowy dotyczącej Wolnego Miasta. Art. 33 tejże konwencji przewiduje m. in., że przepisy art. 89 Traktatu Wersalskiego stosować się będą również i do W. M. Gdańska. Między Gdańskiem a Polską wynikły na tle tych artykułów rozbieżności

interpretacyjne, dotyczące formy „konsultacji“. W wyniku przeprowadzonych rokowań Senat Gdański zgodził się wreszcie bez zastrzeżeń na części konwencji pośrednio dotyczące Gdańska, co zaś do tych części konwencji, które bezpośrednio nakładają prawa i obowiązki na Wolne Miasto, Senat zastrzegł sobie prawo późniejszego ustosunkowania się („konsultacji“) do tej konwencji.

Ponieważ roczny termin zawarcia konwencji polsko-niemieckiej, przewidziany art. 98 Traktatu Wersalskiego, upływał w dniu 10 stycznia 1921 r., przeto Polska i Niemcy w dniu 7 stycznia 1921 r. podpisały deklarację, w której zobowiązały się tak długo nie wyciągać z faktu upływu czasu żadnych konsekwencyj, jak długo przebieg dalszych pertraktacyj nie da ostatecznej pewności, że konwencja nie zostanie zawarta w jaknajkrótszym czasie.

Konwencja Tranzytowa Paryska została podpisana przez przedstawicieli zainteresowanych rządów w dniu 21 kwietnia 1921 r.; wejście jej w życie zostało uzależnione od dokonania ratyfikacji, która nastąpiła w dniu 25 lutego 1922 r.

W dniach 14—16 marca 1922 r. odbyły się konferencje w Gdańsku między przedstawicielami zainteresowanych zarządów kolejowych polskich i niemieckich w sprawie uzgodnienia tras pociągów towarowych, oraz wyjaśnienia kwestyj technicznych, związanych z wejściem w życie konwencji, poczem na skutek zarządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych, Konwencja Tranzytowa Paryska została wprowadzona w życie w dniu 1 czerwca 1922 roku.

ROZDZIAŁ II

Tranzyt uprzywilejowany

§ 1. UWAGI OGÓLNE O TRANZYCIE

UMOWY KOMUNIKACYJNE

Znaczny rozwój dróg komunikacyjnych wszelkiego rodzaju, datujący się jeszcze od zeszłego stulecia, spowodował konieczność uregulowania stosunków prawnych, które powstały zarówno wewnątrz jednego obszaru politycznego, czy gospodarczego, jak również i przy zetknięciu się z sąsiedniemi terytorjami, należącemi do innych organizmów politycznych. Fakt ten wpłynął na nieznany i niespotykany w przeszłości wzrost przepisów i ustaw oraz międzynarodowych układów, umów i porozumień.

Wszystkie te akta prawne dałyby się podzielić na dwie wielkie grupy: akta załatwiające jednostronnie niektóre ważniejsze dziedziny komunikacyjne wewnątrz jakiegoś państwa, czy kraju, oraz akta dwu i wielostronne, występujące w postaci umów, układów, konwencyj i porozumień wszelkiego rodzaju, regulujące stosunki w pewnych dziedzinach komunikacji z innemi państwami, czy krajami.

Część tych umów, liczbowo bardzo duża[14], odnosząca się do załatwienia różnych spraw, związanych z uregulowaniem komunikacji sąsiedzkiej pomiędzy dwoma i więcej państwami, położonemi obok siebie, nie wchodzi w zakres rozważań niniejszej pracy. Są to t. zw. umowy o wzajemnej komunikacji sąsiedzkiej, czyto kolejowej, wodnej, samochodowej, czy też telegraficznej, telefonicznej, pocztowej, lub innej. Z punktu widzenia naszych zainteresowań niewątpliwie większą rolę odgrywają umowy wielostronne,

[14] P. Kopp [16] podaje około 280 różnych umów zawartych w latach 1839/1906 przy regulowaniu wzajemnych stosunków przeważnie w europejskiej komunikacji kolejowej, przyczem około 200 z tych umów załatwiało stosunki komunikacyjne wewnątrz Rzeszy Niemieckiej.

regulujące stosunki komunikacyjne między kilkoma zainteresowanemi państwami. Umowy te noszą potoczną nazwę „umów, wzgl. konwencyj międzynarodowych“ i regulują także stosunki, związane z ogólną komunikacją międzynarodową.

Niektóre z tych konwencyj posłużyły za podstawę do utworzenia specjalnych związków międzynarodowych, do których również przystąpiła Polska [21]. Ze związków tych zasługują na uwagę:

1. Związek w Stresa z r. 1921, określony potocznie anagramem R. I. V., a odnoszący się do wzajemnego używania wagonów towarowych w ruchu międzynarodowym. Jest to związek 23 państw i terytorjów autonomicznych i opiera się na regulaminie, którego najnowsze wydanie, ułożone w Perugji, nosi datę 1 stycznia 1925 r.

2. Związek, oparty na konwencji z 1 stycznia 1923 r. (anagram R. I. C). mający na celu umożliwienie korzystania przez państwa związkowe z wagonów osobowych i brankardów bagażowych. Jest on kierowany przez Generalną Dyrekcję Kolei Związkowych Szwajcarskich w Bernie. Drugim jego organem jest Konferencja Europejska Wagonów Bezpośrednich.

3. Związek Międzynarodowy Kolei Żelaznych (anagram U. I. C.), mający na celu ujednostajnienie i ulepszenie komunikacji kolejowej. Istnieje od 1 grudnia 1922 roku w Paryżu. Do związku przystąpiły prawie wszystkie państwa europejskie, oraz Chiny i Japonja.

Oprócz tego istnieje cały szereg umów wielostronnych, które regulują poszczególne rodzaje komunikacji międzynarodowej. Prawie do wszystkich tych umów przystąpiła również i Polska [21]. Z konwencyj tych zasługują na uwagę:

1. Konwencja Berneńska z 15 czerwca 1886 r. o zamykaniu wagonów przechodzących granicę, przejrzana i poprawiona 18 maja 1907 r. Do tej ostatniej redakcji przystąpiła Polska 13 lutego 1923 r.

2. Konwencja i statut wraz z protokółem podpisania z 9 grudnia 1923 r., dotycząca ustroju międzynarodowego kolei. Obowiązuje Polskę i W. M. Gdańsk od 6 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 73/28 poz. 663 i 664).

3. Konwencje kolejowe berneńskie:

a) Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznemi z 14 października 1890 r.; zmieniona i uzupełniona przez Porozumienie Dodatkowe z 16 lipca 1895 r., Konwencję Dodatkową Paryską z 16 czerwca 1898 r., Konwencję Dodatkową Berneńską z 19 września 1906 r., oraz Deklarację Dodatkową z 20 października 1893 r. Polska przystąpiła do tej konwencji 24 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76/22 poz. 685 i 686).

b) Kowencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznemi (anagram C. I. M.) z 23 października 1924 r. wraz z 7 załącznikami i protokółem. Konwencja ta obowiązuje Polskę od 1 października 1928 r., zaś § 2 art. 60 i aneks VII od 19 października 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 73/28 poz. 667 i 668). Dnia 2 września 1932 r. został podpisany Akt Dodatkowy do tej konwencji, który Polska ratyfikowała w myśl ustawy z 17 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 24/33 poz. 159, oraz Dz. U. R. P. Nr. 54/33 poz. 412).

c) Konwencja Międzynarodowa Berneńska o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznemi z 23 października 1924 r. (anagram C. I. V.), obowiązująca Polskę od 1 października 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 73/28 poz. 665 i 666).

4. Konwencje automobilowe paryskie:

a) I-sza Konwencja Międzynarodowa o ruchu samochodowym z 11 października 1909 r. (Dz. U. R. P. Nr. 86/23 poz. 668 i 669).

b) II-ga Konwencja Międzynarodowa o ruchu samochodowym z 24 kwietnia 1926 r., ratyfikowana przez Polskę dnia 7 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 25/29 poz. 257, sprost. błędu w przekł. polskim — Dz. U. R. P. Nr. 59/30, poz. 483, tekst konwencji: Dz. U. R. P. Nr. 21/30, poz. 177 i 178, oświadczenie w sprawie przystąpienia Gdańska do konwencji — Dz. U. R. P. Nr. 30/32, poz. 112).

5. Międzynarodowa Konwencja Paryska o ruchu drogowym z 24 kwietnia 1926 r., ratyfikowana przez Polskę w dniu 7 lipca

1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 25/29, poz. 258, tekst konwencji — Dz. U. R. P. Nr. 21/30, poz. 179 i 180).

6. Konwencja Paryska urządzająca żeglugę powietrzną z 13 października 1919 r. wraz z Protokółem Dodatkowym paryskim z 1 maja 1920 r., Protokółem Modyfikacyjnym do art. V, podpisanym w Londynie 27 października 1922 r., oraz Protokółem Modyfikacyjnym londyńskim z 30 czerwca 1923 r. W stosunku do Polski konwencja weszła w życie 5 stycznia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6/29, poz. 54 i 55). Protokóły: dotyczący zmiany w art. 5 konwencji urządzającej żeglugę powietrzną z 13 października 1919 r., podpisany w Londynie 27 października 1922 r.; dotyczący zmiany art. 34 powyższej konwencji, podpisany w Londynie 30 czerwca 1923 r.; dotyczący zmiany w art. 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41, 42 i w klauzulach końcowych powyższej konwencji, podpisany w Paryżu dnia 15 czerwca 1929 r.; dotyczący zmian w art. 34 i 40 powyższej konwencji, podpisany w Paryżu dnia 11 grudnia 1929 r. weszły w życie w myśl oświadczenia rządowego, opublikowanego w Dz. U. R. P. Nr. 108/31, poz. 837 i 838.

7. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 8/33 poz. 49). Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 18/32 poz. 113).

8. Międzynarodowe umowy pocztowe madryckie z 30 listopada 1920 r.:

a) Światowa Konwencja Pocztowa;
b) Umowa dotycząca wymiany listów i pudełek z podaną wartością;
c) Konwencja dotycząca wymiany paczek pocztowych;
d) Umowa dotycząca przekazów pocztowych;
e) Umowa dotycząca zleceń pocztowych;
f) Umowa dotycząca prenumeraty dzienników i czasopism.

Umowy te zostały ratyfikowane przez Polskę dnia 13 marca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 108/23, poz. 845, 851 i załącznik).

9. Międzynarodowe umowy pocztowe sztokholmskie z 28 sierpnia 1924 r.:

a) Światowa Umowa Pocztowa z Protokółem Końcowym, Regulaminem i Protokółem Końcowym do Regulaminu;
b) Porozumienie dotyczące paczek pocztowych wraz z Protokółem Końcowym;
c) Porozumienie dotyczące listów i pudełek z zadeklarowaną wartością wraz z Protokółem Końcowym i Regulaminem;
d) Porozumienie dotyczące przekazów pocztowych wraz z Regulaminem;
e) Porozumienie dotyczące przelewów pieniężnych pocztowych wraz z Protokółem Końcowym i Regulaminem;
f) Porozumienie dotyczące zleceń pocztowych wraz z Regulaminem;
g) Porozumienie dotyczące prenumeraty dzienników i czasopism perjodycznych wraz z Regulaminem;
h) Protokół Końcowy Światowej Konwencji Pocztowej.

Umowy te zostały ratyfikowane przez Polskę na mocy ustawy ratyfikacyjnej z dnia 13 lutego 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 21/29, poz. 213).

10. Międzynarodowe umowy pocztowe londyńskie z 28 czerwca 1929 r.

a) Światowa Konwencja Pocztowa;
b) Porozumienie o listach i pudełkach z podaną wartością;
c) Porozumienie o paczkach pocztowych;
d) Porozumienie o przekazach pocztowych;
e) Porozumienie o pocztowych przelewach pieniężnych;
f) Porozumienie o zleceniach pocztowych;
g) Porozumienie o prenumeracie czasopism i wydawnictw perjodycznych.

Umowy te zostały ratyfikowane przez Polskę zgodnie z oświadczeniem rządowem, ogłoszonem w Dz. U. R. P. Nr. 15/33 poz. 99 i nast.

11. Międzynarodowa Konwencja Telegraficzna Petersburska z 22 lipca 1875 r., przejrzana w Lizbonie 11 czerwca 1908 r. Polska przystąpiła do redakcji lizbońskiej dnia 30 czerwca 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 72/22 poz. 649). Następna rewizja tej konwencji międzynarodowej nastąpiła w Paryżu dnia 29 października 1925 r. i weszła w życie w dniu 1 listopada 1926 r.

12. Międzynarodowa Konwencja Radjotelegraficzna wraz z Regulaminem Ogólnym i Regulaminem Dodatkowym, podpisana w Waszyngtonie dnia 25 listopada 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/33, poz. 430 i 431).

13. Konwencja o przenoszeniu i tranzycie energji elektrycznej, podpisana w Genewie 9 grudnia 1933 r.

14. Konwencja o urządzeniu sił hydraulicznych, obchodzących kilka państw, podpisana w Genewie dnia 9 grudnia 1923 r.

Do spraw ogólno tranzytowych odnosi się [**21**]:

15. Konwencja i statut o wolności tranzytu, podpisana w Barcelonie dnia 20 kwietnia 1921 r. Konwencja ta weszła w życie w stosunku do Polski dnia 6 stycznia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr.34/25 poz. 236 i 237), zaś w stosunku do W. M. Gdańska w dniu 3 kwietnia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 40/27, poz. 336, Nr. 56/27 poz. 502 i Nr. 75/27 poz. 666, oraz Gesetzblatt d. Fr. St. Danzig Nr. 31/28 str. 215).

Ponadto już od roku 1920 istnieje przy Lidze Narodów specjalna Międzynarodowa Organizacja Komunikacji i Tranzytu, która posiada jako organ swój konferencje, zbierające się raz na 4 lata, oraz Stałą Komisję zbierającą się raz na rok.

Jak wynika z powyższego zestawienia, sprawa uregulowania międzynarodowej komunikacji sąsiedzkiej, czy tranzytowej nie jest nowością i wyłoniła się jeszcze w XIX stuleciu, a więc na długo przed powstaniem Traktatu Wersalskiego z 1919 r. Dla ścisłości należy tu podkreślić, że wyliczone wyżej umowy międzynarodowe nie odnoszą się ani pośrednio ani bezpośrednio do uregułowania kwestji zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z resztą Niemiec[15]. Sprawy te regulują specjalne układy, umowy, konwencje i porozumienia, o których będzie mowa niżej.

RODZAJE TRANZYTU

Wyszczególnienie istniejących obecnie rodzajów komunikacji tranzytowej wydaje się nam być technicznie nie do przeprowadzenia, a to ze względu na mnogość kryterjów, służących za podstawę ewentualnej systematyki, oraz rozpiętość całego zagadnienia. Jednak z punktu

[15] Konwencje kolejowe berneńskie weszły częściowo w skład konwencji paryskiej i późniejszych układów polsko-niemieckich, jednak ze znacznemi modyfikacjami, dostosowującemi niektóre postanowienia, odnoszące się do przewozów kolejowych, do warunków i potrzeb tranzytu wschodnio-pruskiego.

widzenia naszych zainteresowań wydaje się nam wskazanem omówić niektóre rodzaje tranzytu, nie wchodząc w to czy podział ten jest właściwym czy nie. Przypuszczamy bowiem, że w ten sposób, przy uwzględnieniu wszelkich zastrzeżeń, uda się uwypuklić doniosłość i rozpiętość omawianych zagadnień, poruszanych przy analizie polsko-niemieckich umów, w sprawie tranzytu wschodnio-pruskiego.

Ujmując zagadnienie tranzytu od strony komunikacyjnej, należałoby odróżnić tranzyt lądowy, wodny i powietrzny, w zależności od dróg jakiemi komunikacja ta się odbywa.

Tranzyt lądowy odbywa się wszelkiemi drogami, służącemi dla komunikacji lądowej, a więc linjami kolejowemi i drogami służącemi dla trakcji kołowej i pieszej. Ze względu na środki, komunikacja ta może występować jako tranzyt kolejowy, samochodowy i motocyklowy, tranzyt wozów i pojazdów, tranzyt cyklistów i pieszych i t. p.

Tranzyt wodny występuje w postaci komunikacji drogami wodnemi. Ze względu na środki należy odróżnić tranzyt statków, łodzi motorowych i innych, tranzyt lichterów, szkut, kryp, oraz tratw i t. p.

Tranzyt powietrzny odbywa się drogami komunikacji lotniczej, przyczem jako środki tej komunikacji mogą wchodzić w grę balony zwykłe i sterowce, samoloty silnikowe i bezsilnikowe i t. p.

Niezależnie od tych rodzajów komunikacji występuje ponadto tranzyt pocztowy i to w przeważnych wypadkach listów, paczek i przesyłek pocztowych, oraz przekazów pieniężnych i t. p. tudzież telegraficzny i telefoniczny, następnie tranzyt energji elektrycznej, oraz sił hydraulicznych, tranzyt radjotelegraficzny i t. p.

Przedmiotem tranzytu mogą być osoby cywilne i wojskowe, dalej bagaż i przesyłki bagażowe, towary wszelkiego rodzaju, także mienie wojskowe, paczki i przesyłki pocztowe, przekazy pieniężne, telegramy, rozmowy telefoniczne, energja elektryczna i t. p.

Wszystkie te rodzaje tranzytu mogą występować łącznie, albo częściowo, przyczem nawet zasady w odniesieniu do poszczególnych rodzajów komunikacji tranzytowej mogą być stosowane odrębnie.

TRANZYT DO PRUS WSCHODNICH

W komunikacji tranzytowej przez Polskę specjalne stanowisko zajmuje tranzyt wschodnio-pruski i to na skutek zawartych układów, konwencyj i umów polsko-niemieckich. Pomiędzy temi układami na szczególną uwagę zasługuje Konwencja Tranzytowa Paryska z 1921 r., która między innemi w postanowieniach swoich wprowadza podział na tranzyt uprzywilejowany i zwykły. Kryterjum tego podziału wydają się być względy techniczno-kolejowe. Mianowicie art. 4 konwencji paryskiej postanawia, że uprzywilejowany tranzyt osób odbywa się całemi pociągami, względnie częściami pociągów, podczas gdy tranzyt uprzywilejowany towarów odbywa się wyłącznie całemi pociągami. Ponadto dla tranzytu uprzywilejowanego zostały wyznaczone specjalne linje kolejowe. Z innych tras kolejowych tranzyt ten może korzystać tylko w wyjątkowych wypadkach, przewidzianych konwencją paryską lub innemi umowami polsko-niemieckiemi.

Tranzyt zwykły odbywa się wszelkiemi innemi sposobami, przyczem przejścia kolejowe graniczne, otwarte dla wzajemnego ruchu sąsiedzkiego, służą dla potrzeb tranzytu zwykłego. Jak wynika z postanowień tego artykułu, powyższy podział tranzytu odnosi się wyłącznie do ruchu kolejowego.

Tranzyt zwykły wschodnio-pruski w dziedzinie transportów kolejowych praktycznie odbywa się w ten sposób, że wagon towarowy zostaje dostarczony przez niemiecki zarząd kolei do granicznej stacji kolejowej polskiej, wyznaczonej jako punkt przekroczenia w komunikacji kolejowej sąsiedzkiej, względnie tranzytowej. Wagon ten lub kilka wagonów (nie zaś cały, zwarty pociąg), po przejęciu przez polskie władze kolejowe, zostaje następnie doczepiony do polskiego pociągu towarowego, udającego się w przewidzianym kierunku i dochodzi do przeciwległej polskiej stacji granicznej, t. zw. stacji zdawczej, gdzie bywa przekazany niemieckiemu zarządowi kolejowemu. Ponieważ ilość granicznych przejść kolejowych, otwartych dla wzajemnego ruchu sąsiedzkiego, jest większa od ilości punktów przejściowych, służących dla tranzytu uprzywilejowanego, wobec tego i udogodnienia komunikacyjne w tranzycie zwykłym są znacznie większe, gdyż w tym wypadku np. niema potrzeby formowania specjalnego pociągu towarowego.

Fakt, że tranzyt zwykły posiada możność korzystania z umów regulujących wzajemną komunikację sąsiedzką, przedstawia z teoretycznego punktu widzenia odchylenie od zasady samoistności,

która tak silnie rozgranicza umowy tranzytowe od umów dotyczących uregulowania kwestji wzajemnej komunikacji sąsiedzkiej. To udogodnienie zostało wprowadzone przez Polskę ze względów technicznych w celu zapewnienia tranzytowi wschodnio-pruskiemu możliwie dużych korzyści, i to szczególnie dla umożliwienia korzystania Niemcom z tranzytu w każdym czasie, bez względu na to czy rozchodzi się o tranzyt jednego, czy dwu lub więcej wagonów.

Należy zwrócić na to uwagę, że podczas gdy uprzywilejowany ruch tranzytowy odbywa się na podstawie postanowień specjalnych umów polsko-niemieckich, do tranzytu zwykłego stosuje się także przepisy polskie tak, jak do ruchu kolejowego wewnątrz Polski.

Ten podział tranzytu wschodnio-pruskiego na uprzywilejowany i zwykły znajduje swój wyraz w polsko-niemieckich układach, konwencjach i umowach. Większość tych umów odnosi się wyłącznie do uregulowania kwestyj tranzytu uprzywilejowanego, podczas gdy tranzyt zwykły, jako pojęcie prawno-techniczne, nie został uregulowany specjalnemi konwencjami, względnie układami. Sprawy związane z tranzytem zwykłym załatwiają — w myśl postanowień zasadniczej konwencji tranzytowej — umowy, odnoszące się do uregulowania wzajemnej komunikacji sąsiedzkiej.

Do umów regulujących tranzyt uprzywilejowany należą:

1. Konwencja Tranzytowa Paryska z 21 kwietnia 1921 r. wraz z umowami uzupełniającemi, i
2. Umowy tranzytowe dodatkowe, a mianowicie: Warszawska z 26. III. 1927 r., Berlińska z 20. XI. 1930 r. i Berlińska z 13. II. 1933 r.

Tranzyt zwykły regulują następujące umowy:

1. Konwencja Tranzytowa Paryska z 21 kwietnia 1921 r., wraz z umowami uzupełniającemi;
2. Umowa Gdańska z 31. VIII. 1922 r., oraz
3. Umowa Berlińska z 27 marca 1926 r., wraz z dodatkowemi umowami miejscowemi.

§ 2. KONWENCJA TRANZYTOWA PARYSKA I UMOWY UZUPEŁNIAJĄCE

POSTANOWIENIA TRAKTATU WERSALSKIEGO

Konwencja Tranzytowa Paryska z 21 kwietnia 1921 r. zasługuje w całym szeregu polsko-niemieckich umów tranzytowych na specjalną uwagę, gdyż wskutek swego charakteru i doniosłości prawnej jej postanowień stała się podstawą całego tranzytu wschodnio-pruskiego. Konwen-

cja ta została zawarta, jak stwierdza wstęp,

„z uwagi, że Polska i Wolne Miasto Gdańsk z jednej strony, zaś Niemcy z drugiej strony pragną uregulować wolność tranzytu przewidzianą przez artykuł 89 Traktatu podpisanego w Wersalu w dniu 28. VI. 1919 r., jak również przez art. 33 Konwencji polsko-gdańskiej, podpisanej w Paryżu 9. XI. 1920 r., oraz zawrzeć konwencję przewidzianą przez art. 98 Traktatu Wersalskiego...".

Z tego wstępu wynika, że postanowienia Konwencji Tranzytowej Paryskiej są wykonaniem art. 89 Traktatu Wersalskiego, samo zaś zawarcie konwencji jest wykonaniem postanowień art. 98 Traktatu Wersalskiego. Znajduje to swoje potwierdzenie w art. 1 Konwencji Tranzytowej Paryskiej, który powtarza zasadnicze postanowienia obydwu tych artykułów Traktatu Wersalskiego.

W ten sposób należy przedewszystkiem rozpatrzeć odnośne postanowienia Traktatu Wersalskiego, które posiadają następujące brzmienie:

Dział VIII. Polska

Art. 89

Polska obowiązuje się udzielić wolności tranzytu osobom, towarom, okrętom, statkom, wagonom, wozom i transportom pocztowym, przechodzącym tranzytem z Prus Wschodnich do reszty Niemiec, lub odwrotnie, przez terytorjum Polski, włączając w to jej wody terytorjalne, traktować je we wszystkiem, co dotyczy ułatwień, ograniczeń i wszelkich innych spraw conajmniej z takiemi samemi względami, jak osoby, towary, okręty, statki, wozy, wagony i służby pocztowe, które są narodowości, pochodzenia, importu, własności lub miejsca wysłania polskiego, albo też innego, który cieszy się jeszcze wyższemi od polskiego względami.

Towary tranzytowe będą wolne od wszelkich opłat celnych, oraz innych podobnych.

Wolność tranzytu będzie się rozciągała także na komunikację telegraficzną i telefoniczną, na warunkach określonych w konwencjach, przewidzianych artykułem 98.

Dział IX. Prusy Wschodnie

Art. 98

Niemcy i Polska zawrą w ciągu roku od uprawomocnienia się niniejszego Traktatu konwencje, których brzmienie, w razie niemożności porozumienia, ustali Rada Ligi Narodów; konwencje te zabezpieczą z jednej strony Niemcom zupełne i odpowiednie ułatwienia w komunikacji kolejowej, telegraficznej i telefonicznej, pomiędzy pozostałą częścią Niemiec a Prusami Wschodniemi poprzez terytorjum polskie, z drugiej zaś Polsce takież same ułatwienia w jej

komunikacji z Wolnem Miastem Gdańskiem poprzez terytorjum niemieckie, które mogłoby znaleźć się na prawym brzegu Wisły między Polską, a Wolnem Miastem Gdańskiem.

Już na pierwszy rzut oka uderza zasadnicza różnica pomiędzy temi artykułami. O ile art. 89 Traktatu zapewnia zasadniczą wolność tranzytu wschodnio-pruskiego, to art. 98 zawiera konkretne postanowienia dla przyszłych konwencyj, które miały być zawarte pomiędzy Polską i Niemcami. Art. 89 został umieszczony w dziale VIII zatytułowanym „Polska" — a traktującym o kwestjach związanych z przekazaniem Polsce obszaru b. zaboru pruskiego. Wynikałoby z tego, że zapewnienie wolności tranzytu wschodnio-pruskiego mogłoby się tyczyć tylko tych obszarów zachodnich ziem Polski, a mianowicie dzisiejszych województw: poznańskiego i pomorskiego.

Analogicznie do tego Niemcy mają obowiązek zapewnić Polsce wolność tranzytu do W. M. Gdańska przez Prusy Wschodnie, gdyż art. 98, przewidujący ten rodzaj komunikacji, został umieszczony w dziale IX zatytułowanym „Prusy Wschodnie", a odnoszącym się do regulacji powojennych stosunków tej części Rzeszy Niemieckiej.

Konwencja Tranzytowa Paryska wychodzi jednak poza te ściśle zakreślone ramy terytorjalnego zasięgu, jaki miał być stosowany do tranzytu wschodnio-pruskiego, gdyż w art. 1 tej konwencji Polska zgodziła się na to, aby

> „w razie wypadków nieprzewidzianych, któreby tamowały komunikację poprzez obszar, ustąpiony przez Niemcy na rzecz Polski, Rząd Polski wprowadzi tymczasowy ruch kolejowy, przez obszar b. Królestwa Polskiego, utworzonego przez Kongres Wiedeński".

A przecież obszar ten nie był przewidziany Traktatem Wersalskim, jako terytorjum, poprzez które miał się odbywać tranzyt wschodnio-pruski.

Powyższe postanowienie Konwencji Tranzytowej Paryskiej zapewnia tranzytowi wschodnio-pruskiemu znaczną s t a ł o ś ć, a więc, co za tem idzie, w praktyce wolność komunikacyjną Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej i odwrotnie.

Analizując przytoczone artykuły Traktatu Wersalskiego od strony komunikacyjnej, należy podkreślić, że art. 89 i 98 przewidują tranzyt osób, towarów, statków, okrętów, wozów, wagonów i służb pocztowych, poprzez terytorjum polskie łącznie z wodami

śródlądowemi. Z tych postanowień wynika, że dla tranzytu wschodnio-pruskiego została przewidziana tylko komunikacja lądowa i wodna. Komunikacja powietrzna zupełnie nie została objęta temi postanowieniami. Wspomniana wolność tranzytu wschodnio-pruskiego rozciąga się według tychże postanowień ponadto na służby telegraficzne i telefoniczne.

Tymczasem Polska zgodziła się w Konwencji Tranzytowej Paryskiej na postanowienia wychodzące znów poza ramy zakreślone temi artykułami Traktatu Wersalskiego. Wprawdzie w ramach Konwencji Tranzytowej Paryskiej nie mógł być uregulowany tranzyt powietrzny, jednak w stosunku do komunikacji lądowej i wodnej zostało zapewnione jaknajdalsze uprzywilejowanie. Mianowicie artykuł 1 Konwencji Tranzytowej Paryskiej postanawia, że

„z zastrzeżeniem wyjątków i ograniczeń, przewidzianych przez konwencję niniejszą, wolność tranzytu rozciąga się na wszystkie drogi komunikacyjne, oraz na wszystkie sposoby i rodzaje komunikacji lądowej i wodnej. Wolność ta odnosi się między innemi do ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego".

Dla podkreślenia doniosłości powyższego postanowienia należy zaznaczyć, że konwencja wyłącza z tych „wszystkich sposobów i rodzajów komunikacji lądowej i wodnej" jedynie tylko tranzyt pieszych i cyklistów (art. 10), przewidując jednakże uregulowanie i tych spraw w drodze wzajemnego porozumienia obydwu umawiających się stron.

Art. 98 Traktatu zobowiązuje Polskę i Niemcy do zawarcia konwencyj regulujących kwestje komunikacji kolejowej, telefonicznej i telegraficznej.

Jeżeli zaś chodzi o zapewnienie wolności tranzytu dla osób i towarów w komunikacji niekolejowej, komunikacji wodnej, wodami śródlądowemi, oraz pojazdów, wagonów i służb pocztowych, to Polska mogła te rodzaje ruchu tranzytowego uregulować jednostronnie własną ustawą, względnie rozporządzeniem, a nie w formie umowy międzynarodowej [**32**].

Ponadto, jak wynika ze szczegółowej analizy tych artykułów Traktatu Pokoju, Polska mogła uregulować jednostronnie w formie własnego rozporządzenia następujące sprawy:

1. wszystkie kwestje odnoszące się do technicznego uregulowania tranzytu:

a) kolejowego, a więc: sprawę dopuszczenia obcego personelu do ruchu wagonów bagażowych, sypialnych, restauracyjnych, pocztowych i t. p., dopuszczalnego obciążenia parowozów przy pociągach pasażerskich i towarowych, sprawę obsady personalnej pociągów pasażerskich i t. p., warunków dotyczących przejazdu pociągami przez terytorjum Polski, oraz taryfy kolejowej i t. p.

b) szosowego i drogowego, jak warunki przejazdu i t. p. przez terytorjum Polski, oraz wymogi w stosunku do kierowców i pojazdów osobowych i ciężarowych, ruchu na szosach i drogach i t. p.

c) drogami wodnemi, a mianowicie wymogi odnośnie świadectw szyperskich, papierów statku, ruchu na wodach śródlądowych i t. p.

2. sprawy paszportowe,
3. sprawy celne,
4. sprawy transportów wojskowych,
5. inne sprawy techniczne, jak pobyt urzędników obcych na terenie Polski, przekraczanie granicy, przejścia graniczne i t. p.

Jednak Polska, doceniając doniosłość tych zagadnień dla zgodnego współżycia obu narodów, spowodowała załatwienie wszystkich tych spraw w drodze wzajemnego porozumienia z Niemcami, pragnąc uniknąć jakichkolwiek ewentualnych sporów, które mogłyby wyniknąć na tle interpretacji wymienionych artykułów Traktatu Wersalskiego[16].

Z powyższego zestawienia wynika, że Konwencja Tranzytowa Paryska objęła swojemi postanowieniami wszystkie kwestje wynikające z art. 89 Traktatu Wersalskiego, a dotyczące zapewnienia wolności tranzytowi wschodnio-pruskiemu. W ten sposób, formalnie konwencja paryska wstępuje w miejsce art. 89 Traktatu Wersalskiego.

I tutaj występuje jeszcze jedna odrębność pomiędzy obydwoma omawianemi artykułami Traktatu. Podczas gdy art. 89 został zastąpiony postanowieniami Konwencji Tranzytowej Paryskiej, artykuł 98 Traktatu, zawierający konkretne postanowienia dla

[16] Sławski [32 114] stwierdza, że Polska wyszła daleko poza ramy zakreślone postanowieniami Traktatu Wersalskiego.

przyszłych konwencyj, może jeszcze i nadal służyć za podstawę dalszych pertraktacyj polsko-niemieckich w tej kwestji. Wszelka rewizja, oraz uzupełnienie dotychczasowych postanowień tranzytowych, dotyczących komunikacji Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej, może być dokonana na podstawie art. 98 Traktatu Wersalskiego.

Konwencja Tranzytowa Paryska składa się ze wstępu, 114 artykułów, oraz przepisów wykonawczych. Podzielona została na następujące rozdziały:

I. Postanowienia ogólne, (art. 1—21),
II. Koleje, (art. 22—43),
III. Tranzyt wojskowy, (art. 44—49),
IV. Poczta, telegraf, telefon, (art. 50—56),
V. Żegluga, (art. 57—74),
VI. Samochody i motocykle, (art. 75—77),
VII. Cło, (art. 78—96),
VIII. Paszporty, (art. 97—107),
IX. Warunki dodatkowe, (art. 108—112),
X. Przepisy wykonawcze, dotyczące kolei, tranzytu wojskowego, poczty, telegrafu i telefonu, żeglugi i cła,
XI. Rozporządzenia końcowe, (art. 113—114).

Ponieważ kolejne rozpatrzenie wszystkich tych rozdziałów mijałoby się z zakresem i rozmiarami niniejszej pracy, poniżej zostaną rozpatrzone tylko postanowienia zasadnicze i to w porządku, w jakim one zostały uregulowane przez niniejszą konwencję paryską.

Postanowienia ogólne. (Rozdział I)

OBJĘTOŚĆ TRANZYTU

Na czele tego rozdziału znajduje się zobowiązanie Polski imieniem własnem i w imieniu Wolnego Miasta Gdańska, oraz zobowiązanie Niemiec dotyczące wolności tranzytu wschodnio-pruskiego, oraz tranzytu polskiego przechodzącego przez Prusy Wschodnie do Gdańska. Wolność ta rozciąga się na wszystkie sposoby komunikacji lądowej i wodnej, odnosi się również do ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego.

W razie wypadków nieprzewidzianych Polska zobowiązała się wprowadzić tymczasowo ruch kolejowy przez obszar Królestwa Polskiego, utworzonego przez Kongres Wiedeński w 1815 r.

Strony zobowiązały się traktować wszelkie rodzaje tranzytu odbywanego na zasadzie tej konwencji, o ile to dotyczy ułatwień, ograniczeń oraz wszelkich innych materyj, przynajmniej również przychylnie jak ich własny ruch wewnętrzny — polski, gdański, lub niemiecki, albo też ruch korzystający z bardziej przychylnego traktowania (art. 1).

Towary przewożone tranzytem są wolne od opłat celnych i analogicznych (art. 2). Przy tranzycie nie może być brana pod uwagę ani przynależność państwowa podróżnych, ani pochodzenie towarów, ani przynależność państwowa nadawcy i odbiorcy (art. 3).

Ruch tranzytowy podlega prawom kraju tranzytowego w dziedzinie porządku i bezpieczeństwa publicznego, oraz przepisom i ustawom sanitarnym. Zastosowanie tych praw nie może prowadzić do zamknięcia tranzytu. Opóźnienie, lub przerwa w ruchu tranzytowym mogą nastąpić tylko w razie ostatecznej konieczności i nagłej potrzeby. W wypadkach spornych rozstrzyga o tem Sąd Rozjemczy, przewidziany konwencją (art. 5).

Zakazy przywozu i wywozu towarów, obowiązujące w kraju tranzytowym, nie stosują się do tranzytu. Wszelkie towary, których przewóz jest dozwolony wewnątrz obszarów celnych Polski i Niemiec są dopuszczone do przewozu tranzytowego. Świadectwa wywozu, przywozu, lub tranzytu towarów nie mają zastosowania do tranzytu wschodnio-pruskiego. Towary przewożone tranzytem nie mogą być przedmiotem zajęcia administracyjnego (art. 7).

Osoby korzystające z tranzytu uprzywilejowanego są przedmiotem specjalnej opieki ze strony władz kraju tranzytowego i mogą swobodnie przejeżdżać przez kraj tranzytowy z wyjątkiem wypadku, gdy podczas przejazdu lub pobytu na obszarze kraju tranzytowego popełniły występek lub zbrodnię. Podróżni korzystają z wszelkiej pomocy i opieki państwa tranzytowego w tym kierunku, aby ich osobiste i majątkowe prawa nie ulegały żadnym nieprawnym ograniczeniom. Działalność podróżnych w dziedzinie publicystycznej i politycznej nie może być powodem krzywdzących dla nich zarządzeń. Wszelkie postanowienia w stosunku do podróżnych muszą być wykonywane przez organa policyjne i władze miejscowe w sposób najbardziej ścisły i z największym taktem. Każde uchybienie jest natychmiast karane przez odnośne władze krajowe (art. 6).

Konwencja odróżnia tranzyt uprzywilejowany od tranzytu zwykłego, przyczem podział ten odnosi się prawie wyłącznie do komunikacji kolejowej i wodnej. W ruchu kolejowym należy odróżnić tranzyt uprzywilejowany osób, od tranzytu uprzywilejowanego towarów.

PRZEWÓZ PODRÓŻNYCH

Przewóz podróżnych w kolejowym tranzycie uprzywilejowanym odbywa się całemi pociągami, lub częściami pociągów, przeznaczonych wyłącznie dla tego celu. Podróżni, oraz ich bagaż są wolni podczas przejazdu tranzytem od wszelkich formalności paszportowych i celnych. Osoby podróżujące tranzytem nie mają prawa w kraju tranzytowym komunikować się z osobami nie będącemi w podróży, jak również ani oddawać, ani przyjmować od tych osób jakichkolwiek przedmiotów (art. 4). Pociągi pośpieszne i osobowe, służące dla tranzytu uprzywilejowanego powinny się składać wyłącznie z wagonów pulmanowskich (z korytarzem wzdłuż wagonu) (art. 81). Pociągi są konwojowane przez urzędników celnych (art. 82). Podróżni, korzystający z pociągów uprzywilejowanych, nie są obowiązani posiadać ani paszportu, ani karty tożsamości (art. 97). W wypadkach nadzwyczajnych (wojna w Europie, stan oblężenia, lub stan wyjątkowy w kraju tranzytowym) kraj tranzytowy ma prawo wydać zarządzenia tymczasowe, wymagając od podróżnych korzystających z tranzytu uprzywilejowanego, aby:

a) obywatele niemieccy byli zaopatrzeni w karty tożsamości według ustalonego wzoru, jednak bez wizy kraju tranzytowego,
b) obywatele innych państw posiadali paszporty zagraniczne z wizą kraju tranzytowego.

Wydanie tego tymczasowego zarządzenia musi być poprzedzone zawiadomieniem w drodze dyplomatycznej i może być zastosowane dopiero po 10 dniach od zawiadomienia. Ewentualny spór rozstrzyga Sąd Rozjemczy, który ma prawo zastosować środki zabezpieczające.

W razie wprowadzenia rewizji papierów, może być ona wykonywaną tylko podczas jazdy pociągu. Podróżni nie mogą w żadnym wypadku podlegać innym formalnościom paszportowym prócz wyżej wymienionych.

W wypadku ustania przyczyn wyjątkowych, postanowienia te tracą moc obowiązującą (art. 98).

PRZEWÓZ TOWARÓW

Przewóz towarów w tranzycie uprzywilejowanym odbywa się całemi pociągami (art. 4). Towary znajdujące się w wagonach tranzytowych są przewożone przez kraj tranzytowy z uwolnieniem od wszelkich opłat celnych lub innych opłat podobnych, z wyłączeniem tylko kwot, wykładanych przez zarządy kolejowe (art. 83). W granicach możności wagony, lub towary, ulegają zamknięciu celnemu (art. 84). Zamknięcia celne, nałożone przez organa celne jednej strony, uznawane są przez drugie państwo (art. 79). Pociągi są konwojowane przez urzędników celnych.

TRANZYT ZWYKŁY

Tranzyt zwykły odbywa się przez wszystkie linje kolejowe otwarte dla ruchu sąsiedzkiego i znajdujące się na obszarze Polski, Gdańska i Niemiec (art. 23).

Podróżni, korzystający z tranzytu zwykłego, winni posiadać karty tożsamości o przepisanej treści (art. 99) z wizą polską (art. 100).

Celem umożliwienia kontroli celnej, bagaże, nadane przez podróżnych przejeżdżających tranzytem zwykłym, winny być w wagonie bagażowym oddzielone od innych bagaży i ułożone osobno. O ile ruch na to pozwala, mogą one być złożone na czas przejazdu w zamkniętym i zaplombowanym przedziale wagonu bagażowego. W tym wypadku bagaże te są traktowane, jak bagaże nadane w tranzycie uprzywilejowanym.

Te nieliczne przepisy konwencji dotyczące tranzytu zwykłego zostały rozszerzone umowami polsko-niemieckiemi, regulującemi ruch sąsiedzki, a które będą rozpatrzone w następnym rozdziale.

OGRANICZENIE TRANZYTU

Konwencja przewiduje ograniczenie tranzytu w formie: przerwy, lub opóźnienia ruchu tranzytowego, ograniczenia ruchu tranzytowego lub wydania zarządzeń tymczasowych przez kraj tranzytowy.

Przerwa, lub opóźnienie ruchu tranzytowego są dopuszczalne w razie ostatecznej konieczności i naglącej potrzeby. Mogą one nastąpić na podstawie zarządzeń kraju tranzytowego, przyczem strona pokrzywdzona temi zarządzeniami może oddać sprawę rozstrzygnięciu Sądu Rozjemczego (art. 5).

W razie wojny postanowienia konwencji nie upadają *ipso facto*. W wypadku gdy okaże się niezbędnem ograniczyć ruch

tranzytowy, kraj tranzytowy zawiadamia o tem stronę przeciwną w drodze dyplomatycznej, przyczem ograniczenia te wchodzą w życie po upływie 48 godzin od notyfikacji. W wypadkach sporu rozstrzyga Sąd Rozjemczy, który może zarządzić środki tymczasowe (art. 9).

W razie wojny w Europie, lub w razie gdy w kraju tranzytowym zostanie ogłoszony, zgodnie z konstytucją, stan oblężenia, albo wogóle stan wyjątkowy na obszarach, przez które odbywa się tranzyt, kraj tranzytowy ma prawo wydać zarządzenia tymczasowe, odnoszące się do dziedziny paszportowej (wymóg karty tożsamości o przepisanej treści od obywateli państwa korzystającego z tranzytu, oraz zastosowanie ogólnych przepisów paszportowych do obywateli innych państw). Zarządzenia te mogą być zastosowane po 10 dniach od notyfikacji, uskutecznionej w drodze dyplomatycznej. W wypadku sporu rozstrzyga Sąd Rozjemczy, który ma prawo zarządzić środki tymczasowe. Zarządzenia tymczasowe przestają obowiązywać z chwilą ustania warunków specjalnych. Rewizja papierów winna być w każdym razie przeprowadzona w czasie ruchu pociągu (art. 98).

SĄD ROZJEMCZY

Spory wynikające z konwencji tranzytowej rozstrzyga stały Sąd Rozjemczy z siedzibą w Gdańsku. Sąd Rozjemczy rozstrzyga spory, opierając się na postanowieniach konwencji, na ogólnych zasadach prawa, oraz na słuszności. Sąd jest władny wypowiedzieć się w sprawie odszkodowania (art. 11). Sąd Rozjemczy składa się z prezesa, zastępcy prezesa i trzech sędziów. Oprócz sędziów, rządy zainteresowanych państw mianują jednego, lub paru zastępców sędziego przez siebie mianowanego (art. 12). Sędziowie i ich zastępcy mogą być odwołani przez władze, które ich powołały (art. 13). Rządy mianują agentów, reprezentujących ich przed sądem. Korespondencja przeznaczona dla rządu, w tym wypadku jest kierowana do agenta (art. 15). Sędziowie, zastępcy i agenci rządu są opłacani przez władzę, która ich powołała (art. 18).

Prezesem sądu jest obywatel państwa neutralnego w wojnie 1914—1919. Prezesa wyznaczają rządy za wspólnem porozumieniem. W razie braku zgody pomiędzy Polską, lub Niemcami w tej kwestji, prezesa mianuje król norweski. Państwo zainteresowane ma możność własnej inicjatywy w pewnych warunkach, co do mia-

nowania prezesa. Zastępca prezesa wyznaczony jest w ten sam sposób co prezes (art. 12). Prezes i jego zastępca są opłacani proporcjonalnie przez Polskę i Niemcy, oraz Gdańsk (art. 18).

W każdej sprawie komplet sędziowski składa się z prezesa i dwu sędziów, mianowanych przez zainteresowane strony. W kwestji, dotyczącej udziału sędziego polskiego, względnie gdańskiego razem z sędzią niemieckim rozstrzyga prezes (art. 14). Sąd może zarządzić środki tymczasowe, które nie przesądzają o ostatecznem orzeczeniu. W braku jednego sędziego do kompletu sędziowskiego, o koniecznych zarządzeniach tymczasowych decyduje prezes (art. 16). W braku wyznaczonego przez sąd sędziego dla danej sprawy, prezes sądu mianuje zastępcę, który ma te same prawa co sędzia zwyczajny. Zastępca winien być obywatelem innego państwa, niż drugi sędzia biorący udział w rozprawie sądowej. Zastępca prowadzi sprawę do czasu, gdy drugi sędzia zwyczajny, lub jego zastępca wyrazi gotowość przystąpienia do pracy (art. 17).

Polska i Niemcy zobowiązały się wykonywać lojalnie decyzje i orzeczenia Sądu Rozjemczego (art. 21).

PROCEDURA SĄDU ROZJEMCZEGO

Procedura Sądu Rozjemczego została uregulowana uchwałą Sądu Rozjemczego, zakomunikowaną rządom[17] i składa się z 8 artykułów.

W myśl tej procedury sąd rozjemczy nosi nazwę: Niemiecko-Polsko-Gdański Sąd Rozjemczy do Spraw Ruchu Tranzytowego w Gdańsku (art. 1). W postępowaniu przed sądem język polski i niemiecki są równouprawnione (art. 2).

Sprawę wszczyna się na podstawie przedstawienia pisemnego, skierowanego do przewodniczącego sądu. Przedstawienie to musi zawierać wszystkie pretensje wraz z uzasadnieniem. Przewodniczący przesyła odpis tego przedstawienia stronie przeciwnej, przyczem wyznacza termin dla odpowiedzi, który może być przedłużony. Strona przeciwna składa uzasadnione oświadczenie. Wnoszący ma prawo wniesienia repliki, przeciwnik zaś dupliki, przyczem przewodniczący, lub sąd mogą wezwać strony do uzupełnienia swych oświadczeń (art. 3).

Po wyczerpaniu drogi pisemnej następuje rozprawa ustna przed sądem. Strony, wraz z sędziami, biorącymi udział w rozprawie, mogą zrzec się rozprawy ustnej. Na wniosek stron sąd może

---

[17] Oświadczenie Rady Ministrów z 11. V. 23. (Dz. U. R. P. 57/23, poz. 404).

zarządzić przeprowadzenie rozprawy publicznej. Rzeczoznawcy są dopuszczeni do rozprawy ustnej. Na rozprawie ustnej sąd prowadzi postępowanie dowodowe, przyczem ma prawo przeprowadzić dochodzenia na miejscu. Z przebiegu rozpraw spisywane są protokóły (art. 4). Każda strona może cofnąć swoje przedstawienie, aż do czasu wyznaczenia ostatecznej rozprawy, jednak strona przeciwna ma prawo wystąpić z wnioskiem, aby sporna kwestja była rozstrzygnięta orzeczeniem Sądu Rozjemczego. Pogodzenie się stron bez współdziałania Sądu Rozjemczego jest dopuszczalne. Pogodzenie się stron przy współdziałaniu Sądu Rozjemczego uważane jest narówni z orzeczeniem sądu (art. 5).

Po zakończeniu rozprawy sąd odbywa naradę w swojem gronie i następnie wydaje orzeczenie. Orzeczenie komunikuje sąd ustnie stronom. Niezależnie od tego sąd przesyła stronom pisemne orzeczenie sądowe wraz z uzasadnieniem. Sąd ma prawo orzekać o kosztach na zasadzie wniosku (art. 6).

Przewodniczący ma prawo zwołać sędziów na posiedzenie nawet w braku sprawy spornej. W każdym roku kalendarzowym winno się odbyć przynajmniej jedno posiedzenie (art. 7).

Przepisy procedury mogą być zmienione lub uzupełnione przez sąd, przyczem zmiana obowiązuje po dokonaniu zawiadomienia wszystkich trzech rządów. Do spraw będących w toku zmiany te nie mają zastosowania (art. 8).

SPRAWY SPORNE PRZED SĄDEM ROZJEMCZYM

Od czasu wejścia w życie postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej, Sąd Rozjemczy rozpatrywał pięć spraw spornych, z których cztery zostały wszczęte na podstawie wniosków Rządu Niemieckiego, zaś jedna na podstawie wniosku Rządu Polskiego.

Sprawy te zostały wszczęte w następującej kolejności:

1. Sprawa interpretacji art. 44, p. 4 Konwencji Tranzytowej Paryskiej została wszczęta na wniosek Rządu Niemieckiego z dnia 28. I. 1925 r. Obydwa rządy zrezygnowały w obopólnem porozumieniu z wydania wyroku przez Sąd Rozjemczy i w ten sposób kwestja ta została ostatecznie załatwiona.

2. Sprawa interpretacji art. 3 Konwencji Tranzytowej Paryskiej została wszczęta na podstawie wniosku Rządu Niemieckiego z dnia 11. III. 1925 r. i wynikła z tego powodu, że Niemcy odprawiali w komunikacji wschodnio-pruskiej również i te transporty,

które pochodziły z poza obszaru niemieckiego. Komunikacja ta, a mianowicie przewóz z zagranicy pozaniemieckiej przez Niemcy, Polskę do Prus Wschodnich, lub odwrotnie z zagranicy poza wschodnio-pruskiej przez Prusy Wschodnie i Polskę do Niemiec, czyli t. zw. tranzyt mały, nie jest wyraźnie przewidziana Konwencją Tranzytową Paryską. Rząd Polski stanął na stanowisku, że przewozy te nie mogą się odbywać w ramach tranzytu wschodnio-pruskiego. Spór został rozstrzygnięty decyzją Sądu Rozjemczego z dnia 21. sierpnia 1925 r., przyznającą słuszność tezie niemieckiej. Należy zaznaczyć, że sprawa t. zw. tranzytu małego została załatwiona ostatecznie Umową Berlińską z dnia 21 listopada 1930 r.

3. Sprawa interpretacji art. 25 Konwencji Tranzytowej Paryskiej została wszczęta na podstawie wniosku niemieckiego z dnia 5. maja 1925 r. i wynikła na skutek katastrofy kolejowej pod Starogardem w nocy z 20. na 21. IV. 1925 r. Rząd Niemiecki domagał się na podstawie art. 35 konwencji przyznania mu prawa kontroli stanu linij kolejowych, przeznaczonych dla tranzytu. Wniosek niemiecki został oddalony przez Sąd Rozjemczy rozstrzygnięciem z dnia 22. VII. 1926 r.

4. Sprawa interpretacji art. 39 Konwencji Tranzytowej Paryskiej została wszczęta na podstawie wniosku Rządu Niemieckiego z dnia 2. X. 1930 r.

5. Sprawa stosowania w ruchu tranzytowym odległości taryfowych, według polskiego spisu odległości taryfowych, została wszczęta na podstawie wniosku Rządu Polskiego z dnia 12. III. 1931 r.

Obydwie te sprawy zostały wycofane z Sądu Rozjemczego przez Niemcy i przez Polskę w dniu 27. II. 1932 r., na podstawie wzajemnego porozumienia. Kwestja interpretacji art. 39 Konwencji Tranzytowej Paryskiej została załatwiona w drodze Układu Resortowego, Protokółu i Protokółu Dodatkowego, podpisanych w Warszawie w dniu 20. II. 1932 r. w wyniku bezpośrednich rokowań polskich i niemieckich zarządów kolejowych. Postanowienia tych układów weszły w skład Umowy Berlińskiej z dnia 14. II. 1933 r., dotyczącej zmiany przepisów wykonawczych (Rozdział X) Konwencji Tranzytowej Paryskiej.

Jak z powyższego krótkiego zestawienia wynika, Sąd Rozjemczy wydał orzeczenie jedynie w dwu sprawach, podczas, gdy inne sprawy zostały załatwione w drodze wzajemnego porozumienia się obydwu rządów.

Koleje. (Rozdział II)

Na czele tego rozdziału znajduje się wzajemne zobowiązanie Polski i Niemiec do przewożenia własnemi środkami wszystkich transportów tranzytowych, doprowadzonych do sieci kolejowej polskiej, lub niemieckiej. Tranzyt jest wykonywany na linji stanowiącej najkrótszą drogę pomiędzy dwoma przeciwległemi punktami granicznemi. Wyjątki są dopuszczalne za zgodą zainteresowanych zarządów kolejowych. Podróżni mogą sami wybierać drogę dla siebie, oraz dla swego bagażu. Wszelkie przesyłki pocztowe, ekspresowe, oraz przesyłki towarowe pośpieszne, towary ulegające zepsuciu i zwierzęta korzystają z możności najbardziej dogodnego przewozu (art. 22).

Polska i Niemcy zobowiązały się wzajemnie rozwinąć zdolność przewozową swych dróg żelaznych tak, aby zadośćuczynić wymogom tranzytu (art. 27).

DROGI TRANZYTU UPRZYWILEJOWANEGO

Ruch uprzywilejowany odbywa się na następujących linjach kolejowych:

1. Lębork—Gdańsk—Malbork,
2. Chojnice—Tczew—Malbork,
3. Piła—Bydgoszcz—Iłowo,
4. Świębodzin—Zbąszyń—Poznań—Toruń—Iłowo,
5. Cylichowa—Zbąszyń—Poznań—Toruń—Iłowo,
6. Rawicz—Leszno—Poznań—Toruń—Iłowo,
7. Wschowa—Leszno—Poznań—Toruń—Iłowo,
8. Oels—Zduny—Krotoszyn—Gniezno—Toruń—Iłowo,
9. Gardeja—Gdańsk,
10. Iłowo—Malbork—Gdańsk.

Powyższa lista linij tranzytowych podlega rewizji co trzy lata, przyczem zmiany następują za wspólną zgodą (art. 23).

Uruchomienie uprzywilejowanego ruchu tranzytowego na tych linjach, odbywa się na żądanie kraju wysyłającego. Organizację przewozów przeprowadza się podczas narad przy ustalaniu rozkładu jazdy, przyczem narady te odbywają się regularnie (art. 24). Polska i Niemcy zobowiązały się utrzymać koleje przeznaczone do tranzytu uprzywilejowanego w normalnym stanie, odpowiadającym rozwojowi ruchu na tych linjach (art. 25).

Zmiany tras kolejowych tranzytu są dopuszczalne o tyle, o ile zmiany takie dotyczą jednej, lub kilku linij przeznaczonych dla tranzytu uprzywilejowanego, i to przy zachowaniu następujących zasad:

a) punkty wjazdu i wyjazdu na linji zmienionej, komunikującej się z siecią kolejową drugiej strony umownej, pozostają te same,

b) długość linji zmienionej nie powinna być znacznie zwiększona,

c) zdolność tranzytowa linji zmienionej nie może być zmieniona.

Postanowienia te mogą być zmienione w poszczególnym wypadku za zgodą stron (art. 26).

W razie potrzeby pociągi towarowe mogą być wysyłane linją kolejową:

11. Bydgoszcz—Unisław—Kowalewo

pociągi osobowe zaś, linją kolejową:

12. Inowrocław—Tczew—Malbork.

KONWENCJA DODATKOWA BERLIŃSKA z 1922 r.

W wykonaniu art. 108 Konwencji Tranzytowej Paryskiej została zawarta w Berlinie 15 lipca 1922 r. Konwencja Dodatkowa[18] dotycząca otwarcia nowych linij kolejowych. Konwencja ta składa się ze wstępu, 3 artykułów i Protokółu Dodatkowego. Na podstawie art. 1 Konwencji Dodatkowej Berlińskiej otwarto nową linję kolejową dla tranzytu uprzywilejowanego, a mianowicie:

13. Costau — Łęka — Hanulin — Jarocin — Gniezno — Toruń — Iłowo.

W protokóle końcowym do Konwencji Dodatkowej Rząd Niemiecki oświadczył, że „przez zawarcie konwencji uzupełniającej, wypełniono postanowienia art. 108 konwencji głównej". W ten sposób Niemcy zrezygnowały z prawa otwierania dla tranzytu wschodnio-pruskiego nowych linij kolejowych, stwierdzając tem samem, że ilość przejść granicznych, służących dla tranzytu

[18] Konwencja Dodatkowa między Polską a Niemcami dotycząca wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi i resztą Niemiec, podpisana w Berlinie dnia 15 lipca 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 53/52, poz. 526 i 527).

uprzywilejowanego, jest ustalona ostatecznie. Wprawdzie Polska i Niemcy mają prawo zmieniać na zasadzie umowy co trzy lata ilość i trasę linij kolejowych, jednak ilość przejść granicznych dla potrzeb tranzytu wschodnio-pruskiego w ten sposób nie może już być zwiększona.

POCIĄGI TRANZYTOWE

Wszelkie rodzaje pociągów tranzytowych są ekspedjowane przez władze kolejowe kraju tranzytowego z zachowaniem ich charakteru. Postoje na stacjach zdawczo-odbiorczych zostały ograniczone do minimum i nie mogą przekraczać czasu niezbędnego dla utrzymania bezpieczeństwa ruchu. Przyjmowanie pociągów oraz grup wagonów ma się odbywać jaknajszybciej. Skład pociągów nie ulega zmianie w czasie transportu. Wycofanie wagonów z ruchu może się odbyć tylko ze względów eksploatacyjnych. Obsługa kolejowa oraz obsługa wagonów restauracyjnych pozostaje podczas postoju pociągu, oraz transportu przez kraj tranzytowy w pociągu i znajduje się pod nadzorem władz kraju tranzytowego (art. 28).

Ilość pociągów tranzytowych, oraz ich rozkład jazdy są ustalane podczas regularnych narad. Pociąg uprzywilejowany, lub część pociągu uprzywilejowanego mogą być skasowane w wypadku, gdy w bieżącym okresie rozkładu, miejsca siedzące nie zostały dostatecznie wyzyskane, przynajmniej do wysokości 60% miejsc, znajdujących się w pociągu, kursującym na danej linji kolejowej. Wagony mogą być zapełnione przez podróżnych w ten sposób, aby mogła się odbywać kontrola celna. Ilość pociągów tranzytowych może być powiększona na zasadzie wzajemnego porozumienia zainteresowanych zarządów kolejowych (art. 29).

Tranzyt pociągów dodatkowych i nadzwyczajnych i to zarówno osobowych, jak i towarowych jest dopuszczalny na zasadzie wzajemnego porozumienia zarządów kolejowych (art. 30).

Składy pociągów zostały ustalone w sposób następujący:

dla pociągów pośpiesznych od	28—40	osi
„ „ osobowych od	36—52	„
„ „ towarowych pośpiesznych na	60	„
„ „ towarowych	100	„

Ilości te mogą być zwiększone po wzajemnem porozumieniu się odnośnych zarządów kolejowych (art. 31), co też i rzeczywiście

miało miejsce w Umowie Berlińskiej z 13 lutego 1933 r. Mianowicie umowa ta zwiększyła składy pociągów i ustaliła je, jak następuje:

dla pociągów pośpiesznych na	28— 60 osi,
dla pociągów przyśpieszonych i osobowych na	28— 60 osi,
dla pociągów towarowych przyśpieszonych na	60—100 osi i
dla pociągów towarowych na	100—120 osi.

RUCH KOLEJOWY

Ruch tranzytowy może być kierowany na drogi okólne, jeżeli przerwy, lub trudności ruchu tego będą wymagały. W tym celu w każdym rozkładzie jazdy muszą być przewidziane okólne drogi pociągów (art. 34).

Polska i Niemcy obowiązane są do wzajemnej pomocy w razie wypadków na przygranicznych linjach kolejowych (art. 35).

Odpowiedzialność za wypadki kolejowe regulowana jest przez ustawy, rozporządzenia, oraz instrukcje obowiązujące w stosunku do kolei w miejscowości, gdzie zdarzył się wypadek. Każda ze stron odpowiada za swoich urzędników, oraz za inne osoby, któremi posługuje się w ruchu tranzytowym. W wypadkach sporu, rozstrzyga Sąd Rozjemczy (art. 36).

Dla zapewnienia łączności w ruchu kolejowym przeznaczono pewną ilość specjalnych drutów telegraficznych i telefonicznych. Telegramy i rozmowy telefoniczne służbowe wolne są od opłat (art. 37).

Podróżni, bagaże, przesyłki ekspresowe oraz towarowe przesyłki pośpieszne i zwyczajne są wysyłane bezpośrednio. Przewóz ten odbywa się na zasadzie przepisów Konwencji Międzynarodowej Berneńskiej z dnia 14 października 1890 r. o przewozie towarów kolejami, ze zmianami i uzupełnieniami, wprowadzonemi przez Deklarację Dodatkową z 20 września 1893 r., przez Układ Dodatkowy z 16 lipca 1895 r., przez Konwencję Dodatkową z 16 czerwca 1898 r. i Konwencję Dodatkową z 19 września 1906 r., oraz ze zmianami i uzupełnieniami, wprowadzonemi przez Konwencję Tranzytową Paryską. Przepisy wykonawcze konwencji paryskiej zmieniają cały szereg postanowień Konwencji Międzynarodowej. Zmiany te dotyczą przeważnie kwestyj technicznych. Przepisy te ustalają ponadto odpowiedzialność kolei za zagubienie, uszkodzenie, zniszczenie, lub opóźnienie dostawy towarów tranzytowych.

Zdawanie wagonów zaplombowanych przez jeden zarząd kolejowy drugiemu, odbywa się symbolicznie bez stwierdzenia ładunku, a tylko po sprawdzeniu całości plomb. Wszelkie inne przesyłki są zdawane istotnie t. j. po sprawdzeniu ładunków. O ile by kolej tranzytowa dla jakiego powodu uważała za niezbędne sprawdzić przesyłki, lub otworzyć wagon, to może to być uczynione wedle możności na stacji granicznej w obecności urzędników obu zainteresowanych zarządów kolejowych i możliwie celnych. Wagony załadowane drobnicą winny być wyzyskane przynajmniej do 25% ładowności. Nie dotyczy to towarów przestrzennych. Dopuszczono do przewozu dozorców i konwojentów towarów i zwierząt, o ile korzystają oni z prawa przewozu na kolejach niemieckich, lub polskich. Dozorcy winni posiadać dowód tożsamości bez wizy, oraz bilet kolejowy na przejazd (art. 38).

TARYFY PRZEWOZOWE

Dla tranzytu wschodnio-pruskiego została ustanowiona taryfa bezpośrednia pod nazwą: „Taryfa bezpośrednia dla ruchu między Prusami Wschodniemi, a pozostałą częścią Niemiec przez obszar ustąpiony przez Niemcy Polsce, oraz przez obszar Wolnego Miasta Gdańska“. Taryfę powyższą ustanawiają niemieckie zarządy kolejowe dla całej przestrzeni na podstawie, oddanych do dyspozycji tych zarządów, taryf polskich. Stawki tej taryfy nie mogą być wyższe od stawek miejscowych taryf ogólnych. Dla ruchu pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem przez Prusy Wschodnie służy taryfa bezpośrednia pod nazwą: „Taryfa bezpośrednia dla ruchu polsko-gdańskiego przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły i wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego“. Taryfę tę ustala Polska dla całego dystansu analogicznie t. j. na podstawie stawek taryfowych niemieckich (art. 39).

Obydwa rządy komunikują sobie wzajemnie stawki taryfowe, które służą za podstawę rozrachunków pomiędzy zarządami kolejowemi (art. 39).

Kolejowe sprawy techniczne regulują bardzo obszernie przepisy wykonawcze. (Rozdział X).

Tranzyt wojskowy. (Rozdział III)

Postanowienia tymczasowe, odnoszące się do tranzytu wojskowego, zostały rozbudowane postanowieniami konwencji paryskiej, przyczem włączono do nich zarówno zasady t. zw. *arrangement*

wojskowego z dnia 9 stycznia 1920 r., jak też i Tymczasowej Umowy Warszawskiej z 13 listopada 1920 r.

Konwencja reguluje tranzyt wojskowy niemiecki idący z Prus Wschodnich do Niemiec i odwrotnie, oraz tranzyt wojskowy polski, idący poprzez Prusy Wschodnie do W. M. Gdańska oraz Gdyni i odwrotnie. Obydwa te rodzaje tranzytu odbywają się na tych samych zasadach.

Postanowienia konwencji odróżniają tranzyt osób wojskowych podróżujących pojedyńczo, lub całemi transportami, od tranzytu mienia wojskowego, przewożonego całemi pociągami.

TRANZYT OSÓB WOJSKOWYCH

Za osoby wojskowe uważa konwencja wszystkie osoby sił zbrojnych Polski, lub Niemiec, bez rozróżnienia, czy podróżują w uniformie wojskowym, czy też po cywilnemu. Wojskowi winni posiadać kartę tożsamości *(Truppenausweis)*.

Konwencja odróżnia przejazd osób wojskowych:

1. Pojedyńczo. Tranzyt pojedyńczych osób wojskowych odbywa się wszystkiemi linjami kolejowemi, przeznaczonemi dla uprzywilejowanego tranzytu osobowego i to zarówno całemi pociągami jak i częściami pociągów pośpiesznych, lub osobowych. Wojskowi mogą zabierać ze sobą tylko broń białą, którą podczas przejazdu przez kraj tranzytowy składają w wagonie bagażowym zamkniętym plombą. Karty tożsamości okazują podczas podróży tylko w wypadku zaistnienia warunków szczególnych, a więc wojny w Europie, lub stanu oblężenia, albo stanu wyjątkowego w kraju tranzytowym i to narówni z osobami cywilnemi.

2. Całemi transportami. Tranzyt niemiecki odbywa się na linji kolejowej Chojnice—Tczew—Malbork, zaś tranzyt polski na linji Iłowo—Malbork—Tczew. Dla potrzeb tego tranzytu została uruchomiona jedna para pociągów tygodniowo.

Oprócz przewidzianej jednej pary wojskowych pociągów osobowych tygodniowo mogą być tranzytowane specjalne pociągi świąteczne, przewożące żołnierzy urlopowanych z okazji świąt Bożego Narodzenia lub Wielkiejnocy. Ilość i czas przejazdu tych pociągów ustalają polskie i niemieckie zarządy kolejowe w drodze wzajemnego porozumienia.

W wypadku przerwy, lub przeszkód w ruchu kolejowym tranzyt ten może się odbywać innemi linjami kolejowemi.

Tranzyt specjalnych pociągów wojskowych odbywa się przynajmniej za uprzedniem 24-godzinnem zgłoszeniem polskim władzom kolejowym, przy jednoczesnem zawiadomieniu o tem Wojskowego Biura Łącznikowego w Gdańsku. Pociągami temi mogą przejeżdżać wojskowi w ubraniu cywilnem. Wojskowi niemieccy, korzystający z pociągów wojskowych, obowiązani są na żądanie okazywać kartę tożsamości *(Truppenausweis)*. To samo tyczy wojskowych polskich, tranzytowanych przez Prusy Wschodnie.

W sprawie tranzytu osobowych pociągów wojskowych konwencja przewiduje następujące ograniczenia:

a) najmniejsza ilość wojskowych, przewożonych jednorazowo, winna wynosić 400 osób na jeden pociąg. Uzupełnienie tej ilości dozwolone jest w formie doczepiania wagonów z mieniem wojskowem, lub cywilnem, przyczem każdy wagon liczy się za 16 osób.

b) pociągi wojskowe mogą być tranzytowane tylko w dzień.

POLSKI KONWÓJ CELNY

Broń i amunicja składane są podczas przejazdu przez kraj tranzytowy w jednym przedziale, względnie wagonie zaplombowanym i strzeżonym przez konwój polski. Do każdego niemieckiego pociągu wojskowego jest przydzielony polski konwój celny z naczelnikiem konwoju, który jest obowiązany kontrolować ścisłe wykonanie wszelkich zarządzeń, mających na celu zapewnienie porządku publicznego, oraz przepisów celnych, szczególnie podczas postojów pociągu. Ponadto naczelnik polskiego konwoju służy za pośrednika niemieckiemu dowódcy transportu wojskowego wobec władz polskich. Wszelkie wskazówki naczelnika polskiego konwoju, dotyczące służby dozoru, winny być wykonane.

DOWÓDCA TRANSPORTU I STRAŻ WOJSKOWA

Każdy pociąg wojskowy niemiecki posiada komendanta (oficera), któremu, w stosunku do wszystkich wojskowych niemieckich, jadących tym samym pociągiem, przysługują prawa dowódcy transportu. Dowódca ten jest odpowiedzialny za zachowanie dyscypliny wewnętrznej tranzytowanych oddziałów wojskowych, oraz za wykonanie wszelkich

zarządzeń wydanych w sprawie przewozu. W celu zachowania porządku i spokoju, dowódca może posiadać straż, złożoną najwyżej z 10 osób uzbrojonych w broń białą i pistolety. Broń ta może być użyta tylko wobec wojskowych niemieckich, jadących tym samym pociągiem i to tylko w razie bezpośredniego niebezpieczeństwa. Straż dowódcy posiada prawa i obowiązki straży tylko wobec wojskowych niemieckich, nie korzysta zaś z żadnych prerogatyw w stosunku do innych osób i władz. Wszelkie wychodzenie z pociągów (tylko komendant pociągu wojskowego ma prawo opuścić wagon, celem sprawdzenia wykonania zarządzeń i zachowania obowiązujących przepisów), wystąpienia manifestacyjne, śpiewy, napisy na wagonach, bezpośrednie znoszenie się z ludnością kraju tranzytowego są wzbronione.

TRANZYT MIENIA WOJSKOWEGO

Dla przewozu mienia wojskowego oraz broni i amunicji służą specjalne wojskowe pociągi towarowe o minimalnym zestawie 25 wagonów ładownych. Pociągi te mogą być konwojowane przez wojskowych strony korzystającej z tranzytu. Konwój jest ograniczony do 1 żołnierza na jeden wagon z mieniem wojskowem, lub 2 żołnierzy na jeden wagon z końmi. Konwojenci mogą zabierać ze sobą broń białą, którą składają podczas przejazdu przez kraj tranzytowy do wagonu służbowego pod zamknięcie plombowe. Wojskowe pociągi towarowe są konwojowane przez urzędników celnych kraju tranzytującego pociąg.

Skład towarowych pociągów wojskowych nie może przekraczać 100 osi, i może być powiększony na podstawie wzajemnego porozumienia zainteresowanych zarządów kolejowych. Mienie wojskowe może być przewożone wodami śródlądowemi, na zasadach stosowanych do towarów cywilnych w tranzycie wodnym.

PRZERWA W RUCHU TRANZYTOWYM

Konwencja odróżnia dwa rodzaje przerwy ruchu pociągów tranzytu wojskowego:

a) niemożność przejazdu tranzytu wojskowego na wyznaczonej linji kolejowej, w którym to wypadku zarządy kolejowe na mocy wzajemnego porozumienia ustalają inny szlak kolejowy;

b) przerwa w komunikacji kolejowej. Tranzyt osób wojskowych odbywa się wtedy specjalnemi samochodami, mogącemi przewozić po dwie osoby wojskowe w mundurach, nie licząc szofera

i pomocnika. Dla tego wyjątkowego tranzytu wojskowego otwarte są wszystkie drogi, przeznaczone dla tranzytu samochodowego. Każdemu samochodowi towarzyszy polski urzędnik celny, który ma obowiązek udzielania wskazówek, dotyczących przepisów celnych i porządku publicznego. Jest on ponadto pośrednikiem pomiędzy władzami kraju tranzytowego i osobami korzystającemi z tranzytu.

WOJSKOWE BIURO ŁĄCZNIKOWE

Dla załatwiania spraw związanych z tranzytem wojskowym zostało ustanowione w Gdańsku Wojskowe Biuro Łącznikowe, składające się z ekspertów: polskiego, niemieckiego i gdańskiego.

Funkcje tego Biura Łącznikowego są następujące:

a) stałe powiadamianie wojskowych i cywilnych władz polskich i niemieckich, jak również i odnośnych urzędów w Gdańsku o ruchu wojskowym;

b) zawiadamianie zawczasu o pociągach wojskowych i ewentualnem zawieszeniu danego pociągu;

c) otrzymywanie i przesyłanie wszelkich próśb, propozycyj i zażaleń polskich, niemieckich i gdańskich, dotyczących ruchu wojskowego.

W nagłych kwestjach, dotyczących tranzytu wojskowego, Biuro Łącznikowe w Gdańsku ma prawo, za pośrednictwem przedstawiciela zainteresowanego kraju, zasięgnąć niezbędnych informacyj bezpośrednio od innych urzędów, niż te, które znajdują się w Gdańsku.

W celu uzgodnienia przepisów niemieckich i polskich, odnoszących się do tranzytu wojskowego, instrukcje i rozkazy, któreby były wydane specjalnie w tym względzie przez Polskę, Niemcy, lub Gdańsk, winny być nawzajem wymieniane możliwie najszybciej za pośrednictwem Biura Łącznikowego. Na linjach, przeznaczonych dla tranzytu wojskowego, władze kolejowe kraju tranzytowego powinny posiadać wszystkie rozporządzenia i instrukcje, dotyczące tranzytu transportów wojskowych.

Wojskowi, przejeżdżający tranzytem, mają możność natychmiastowego bezpłatnego komunikowania się z Biurem Łącznikowem w Gdańsku telegraficznie, lub telefonicznie. Wojskowi, którzy zachorują w drodze mogą być, w wypadku niezdolności do transportu,

umieszczeni w najbliższym polskim szpitalu za pośrednictwem zawiadowcy stacji. Biuro Łącznikowe musi być o tem natychmiast powiadomione (art. 44—49, oraz postan. wykon.).

KONWENCJA DODATKOWA BERLIŃSKA z 1933 r.

Postanowienia, dotyczące tranzytu wojskowego, zostały uzupełnione Konwencją Dodatkową Berlińską z dnia 13 lutego 1933 r.[19]. Konwencja ta składa się z 4 artykułów. W myśl postanowień tej Konwencji Dodatkowej ilość pociągów wojskowych nadzwyczajnych i dodatkowych w ciągu roku została określona na 35, przyczem w ciągu miesiąca nie może przekraczać 15 pociągów, zaś w ciągu jednego dnia 3 pociągów (art. 1 i 2). Pociągi te kursują na zasadach przewidzianych Konwencją Tranzytową Paryską (art. 3).

Konwencja Dodatkowa Berlińska weszła w życie w lipcu 1934 roku[20].

Tranyt drogami wodnemi. (Rozdział V)

Tranzyt drogami wodnemi pomiędzy Prusami a pozostałą częścią Niemiec obejmuje wszelkie drogi żeglowne i spławne, znajdujące się na obszarze zachodnich województw Polski, oraz na obszarze gdańskim.

ŚRODKI LOKOMOCJI WODNEJ

Do korzystania z tranzytu uprawnione są statki wszelkiego rodzaju, a mianowicie: barki, tratwy, barki holowane w grupach, statki parowe i wogóle statki wszelkich kategoryj, oraz ich ładunki z wyłączeniem statków wojennych. Statki te muszą być domicylowane w portach niemieckich, portach polskich, względnie w porcie gdańskim. Pozatem do tranzytu dopuszczone są tratwy wszelkiego rodzaju i po-

[19] Konwencja Dodatkowa między Polską a Niemcami z dnia 13 lutego 1933 roku, dotycząca uregulowania transportów wojskowych, przewidzianych art. 109, ust. 1, zdanie 2, konwencji między Polską a Niemcami w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61/34, poz. 516).

[20] Oświadczenie rządowe z dnia 27 czerwca 1934 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Konwencji Dodatkowej między Polską a Niemcami z dnia 13 lutego 1933 r., dotyczącej uregulowania transportów wojskowych, przewidzianych art. 109, ust. 1, zdanie 2, konwencji między Polską a Niemcami w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61/34, poz. 517).

chodzenia (art. 67) w komunikacji z Prus Wschodnich do Niemiec i odwrotnie.

Statki powyższe mogą przybijać do brzegów, względnie przeładowywać towary wyłącznie w tych miejscach, w których istnieje polski urząd celny, lub policyjny; wykazy tych miejsc zostały notyfikowane Niemcom. Z ważnych przyczyn mogą statki przybijać w innych miejscach np. w wypadku uszkodzenia statku, burzy i t.p.

Holowanie statków z brzegu jest dozwolone bez uprzedniego powiadomienia o tem policji, o ile będą przytem przestrzegane przepisy policyjne (art. 70).

ZAŁOGA I PERSONEL STATKÓW

Osoby, stanowiące załogę i personel statku, podlegają przepisom niemieckim, odnośnie praw osobistych i obowiązków charakteru publicznego (szczególnie w dziedzinie podatków bezpośrednich i opieki społecznej). W wypadku, gdyby te osoby wykonywały jeszcze inny zawód podczas pobytu w kraju tranzytowym, podlegają one ustawom polskim, jednak tylko odnośnie tego zawodu (art. 69).

Osoby powyższe mogą wysiadać na ląd:

a) w punktach lądowania, w celu chwilowego tam pobytu.
b) w innych punktach wyłącznie wtedy, gdy przyczyny ważnej natury osobistej lub technicznej tego wymagają.

W wypadku nagłego powrotu do miejsca swego zamieszkania, osoby powyższe zwracają się do najbliższego urzędu policyjnego, który po zbadaniu sprawy stwierdzi konieczność wyjazdu i prawo do powrotu. Uprawnienia te muszą być zaznaczane w paszporcie zainteresowanej osoby (art. 72). Świadectwa mechaników, palaczy oraz szyprów, jak również świadectwa kotłowe, wystawiane przez władze niemieckie, uznawane są przez Polskę.

UKŁAD CZARNKOWSKI I KONWENCJA ZAWARTA W PILE

Artykuł 74 Konwencji Tranzytowej Paryskiej przewiduje zawarcie dodatkowego układu w sprawie utrzymania żeglugi tranzytowej na Noteci. Prowizoryczny układ został zawarty w Czarnkowie 27. IX. 1921 r. przez przedstawicieli województwa poznańskiego i przedstawicieli regencji w Pile. Układ prowizoryczny, po zatwierdzeniu przez wojewodę poznańskiego w dniu 8 października

1921 r., na mocy upoważnienia Ministerstwa Robót Publicznych b. Dzielnicy Pruskiej Nr. 126/2790/21 i przez prezesa regencji w Pile w dniu 29 września 1921 r., tymczasowo wszedł w życie.

W r. 1925 wznowiono pertraktacje w sprawie utrzymania rzeki Noteci, które zakończyły się zawarciem w dniu 14 marca 1925 r. w Pile konwencji polsko-niemieckiej[21] o administracji odcinków rzek Noteci i Głdy, stanowiących granicę, jak również o żegludze po tych odcinkach.

Konwencja ta zawarta „w celu uregulowania zarządu odcinka granicznego Noteci (Netze) i Głdy (Küddow) i dla wykonania postanowień art. 74 konwencji podpisanej 21 kwietnia 1921 r. w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodniemi, a resztą Niemiec" zawiera 4 rozdziały, podzielone na 17 artykułów, postanowienia wykonawcze, protokół końcowy, i jest identyczną, pod względem treści, z Układem Czarnkowskim.

Rozdział I konwencji, zawierający postanowienia, dotyczące podziału administracyjnego odcinka granicznego rzeki Noteci pomiędzy Polską i Niemcami, reguluje sposób i porządek utrzymania brzegów, kolejność robót, oraz budowę jazów i tam, niezbędnych do regulacji rzeki, nawadniania, sposób i kolejność dostarczania materjałów budowlanych i t. p.

Rozdział II zajmuje się żeglugą i spławem.

W szczególności prywatne statki i tratwy wszelkiego rodzaju wraz ze znajdującemi się na nich osobami i ładunkami, bez różnicy przynależności państwowej, korzystają z pełnej swobody żeglugi (art. 7). S t a t k i i o s o b y s ą w o l n e o d w s z e l k i c h f o r m a l n o ś c i c e l n y c h i p a s z p o r t o w y c h, o ile podczas przejazdu rzeką nie wchodzą w kontakt z brzegiem. Dokonywanie odprawy celnej i rewizji paszportowej może się odbywać w odpowiedniem miejscu odcinka granicznego b e z u t r u d n i a n i a żeglugi. Statki i osoby mogą wchodzić w kontakt z brzegiem, zachowując przepisy celne i policyjne państwa brzegowego (art. 8). Każda ze stron może pobierać opłaty żeglugowe na odcinku, podlegającym jej zarządowi. Taryfy tych opłat są jednakowe dla statków obu stron, przyczem właściwe władze obu państw komunikują sobie wzajemnie wysokość stawek taryfowych (art. 9).

[21] Konwencja między Polską a Niemcami zawarta w Pile w dniu 14 marca 1925 roku w sprawie administracji odcinków Noteci i Głdy, stanowiących granicę, jak również o żegludze na tych odcinkach (Dz. U. R. P. Nr. 61/29, poz. 470).

Statkom policyjnym i celnym wolno przybijać do cudzego brzegu za zgodą drugiej strony (post. wykon. do rozdz. II).

Rozdział III tej umowy traktuje o zarządzie granicznym odcinka Głdy, rozdział zaś IV zawiera postanowienia ogólne i końcowe, dotyczące kosztów administracji, zapewnienia pomocy w razie konieczności utrzymywania brzegów rzeki, oraz rozbudowy potrzebnych dla żeglugi urządzeń. Sprawy sporne, wynikłe z powyższej konwencji, zostały oddane pod rozjemstwo prezesa Niemiecko-Polsko-Gdańskiego Sądu Rozjemczego do Spraw Ruchu Tranzytowego w Gdańsku o ile się na to zgodzi, w przeciwnym wypadku strony porozumią się, co do wyboru innej osoby (art. 16). Artykuł 17 przewiduje ratyfikację i czas trwania konwencji. Konwencja jest zawarta na czas nieokreślony; może być wypowiedzianą w terminie jednorocznym.

Postanowienia wykonawcze do tej konwencji zawierają wytyczne wzajemnej współpracy przy administrowaniu i utrzymywaniu granicznego odcinka Noteci. Postanowienia końcowe, pomiędzy innemi, regulują sprawę stosowania przepisów ustaw wodnych niemieckich i polskich na odnośnych obszarach przybrzeżnych.

Konwencja Pilska przewiduje, że postanowienia wykonawcze będą mogły być zmieniane porozumieniem właściwych zarządów administracji wodnej obu stron (par. 8 post. wykonawczych).

Konwencja Pilska, będąca powtórzeniem Układu Czarnkowskiego, weszła w życie 27 sierpnia 1929 r.

Cło. (Rozdział VII)

Postanowienia tego rozdziału dotyczą uregulowania spraw celnych w zakresie ruchu kolejowego, komunikacji wodnej, oraz tranzytu samochodów i motocykli.

POSTĘPOWANIE CELNE W RUCHU KOLEJOWYM

Zarządy celne i kolejowe pomagają sobie wzajemnie we wszystkich sprawach dotyczących tranzytu, dostarczając sobie informacyj i przeprowadzając poszukiwania na żądanie drugiej strony. Korespondencję prowadzą właściwe zarządy bezpośrednio (art. 78).

Ruch tranzytowy zostaje poddany dozorowi celnemu kraju tranzytowego. Odprawa celna odbywa się natychmiast po przybyciu każdego pociągu, przewidzianego rozkładem jazdy. Strony

uznają nawzajem, nałożone przez ich organa, zamknięcia celne (art. 79).

Ruch tranzytowy podlega ogólnym przepisom celnym, obowiązującym w każdym kraju, o ile nie są one sprzeczne z postanowieniami omawianej tu konwencji (art. 80).

Osoby przejeżdżające tranzytem są wolne w zasadzie od wszelkich opłat celnych i innych opłat podobnych, z wyjątkiem opłat wykładanych przez zarządy kolejowe. Wagony są konwojowane przez urzędników celnych kraju tranzytowego (polskich i gdańskich, lub niemieckich, zależnie od terytorjum, przez które pociąg przechodzi). Koszta konwoju ponoszą po połowie Niemcy i Polska. Na linji Lębork—Gdańsk—Malbork pomiędzy Lęborkiem a Sopotami pociągi są konwojowane przez urzędników celnych polskich; na przestrzeni od Sopot do Malborka przez urzędników celnych gdańskich. Na linji Chojnice—Tczew—Malbork konwój celny polski oddaje pociąg w Tczewie konwojentowi celnemu gdańskiemu, który konwojuje go do Malborka. Zmiana tego przepisu może nastąpić na skutek porozumienia pomiędzy Polską a Gdańskiem.

Jedynem zadaniem konwojentów celnych jest baczenie na wykonanie i zachowanie postanowień konwencji, oraz pośrednictwo pomiędzy podróżnymi i personelem kolejowym niemieckim, a władzami polskiemi. Przy transportach towarowych konwojenci przejmują wagony i sprawdzają, czy plomby nie są naruszone.

Bagaże, nadane przez osoby jadące tranzytem zwykłym, są przechowywane osobno w przedziale bagażowym. Podróżni mogą zabierać ze sobą ręczne bagaże, zawierające przedmioty niezbędne. Towary mające wartość handlową nie mogą być przewożone jako ręczny bagaż (art. 83). O ile na to ruch kolejowy pozwala, bagaże podróżnych są umieszczane w specjalnym wozie bagażowym pod zamknięciem plombowem; w tym wypadku bagaże takie są traktowane według zasad stosowanych do bagaży w tranzycie uprzywilejowanym.

Towary w wagonach zamkniętych zostają zabezpieczone przez założenie plomb celnych. Wagony otwarte, oraz te wagony zamknięte, na które nie można założyć plomb z powodu przebywających w nich konwojentów danych towarów (jak wagony z bydłem i t. p.), są zabezpieczane przez dodanie konwoju celnego.

Wagony towarowe, doczepione do pociągów osobowych, są traktowane pod względem celnym jak pociągi towarowe.

Zażalenia z powodu przejmowania wagonów są traktowane osobno od list pociągowych i innych zażaleń (art. 83—85).

POSTĘPOWANIE CELNE W KOMUNIKACJI WODNEJ

Towary oraz wszelkie statki, które przechodzą tranzytem przez drogi żeglowne i spławne Polski, lub Wolnego Miasta Gdańska wolne są od opłat celnych oraz od innych opłat podobnych. Przesyłki opłacają cło według ustaw polskich i mogą być przesyłane tylko pod zamknięciem celnem. Towary, opłacające cło, których zamknięcie jest niemożliwe i towary masowe, opłacające cło, a przewożone statkami otwartemi, przewożone są pod konwojem celnym. Zamiast konwoju może być złożona kaucja, zabezpieczająca odprawę celną; kaucja ta jest zwracana przy opuszczeniu terytorjum Polski. Właściwy polski urząd celny może zwolnić szypra, godnego zaufania, od złożenia kaucji.

Przyjmowanie pasażerów podczas przejazdu tranzytem drogami wodnemi, ich wysiadanie na ląd, oraz ładowanie i wyładowywanie towarów podczas przejazdu przez terytorjum Polski są zabronione. W wypadkach szczególnych (uniemożliwienie dalszego przejazdu przez zamknięcie śluz, lody, uszkodzenie statku) wyładowanie towarów na brzeg, lub przeładunek na inne środki przewozowe jest dozwolony, podlega jednak ogólnym polskim przepisom celnym.

Formalności celne i paszportowe załatwiane są przy przekroczeniu granicy i to w ten sposób, aby strata czasu była jaknajmniejsza.

Artykuły żywności, przeznaczone dla użytku załogi i podróżnych, są wolne od cła.

Odprawa celna tratw jest stosowana analogicznie do powyższych postanowień.

W razie naruszenia podczas drogi przepisów celnych, lub też odnoszących się do nich przepisów wykonawczych, stosowane są w zakresie karnym prawa kraju, w którym wykroczenie miało miejsce. Co do wykonania kar prawomocnie orzeczonych, właściciel statku odpowiada za nie osobiście i swoim statkiem.

Specjalnie uregulowane zostały wypadki żeglugi po części Noteci, stanowiącej granicę pomiędzy Polską a Niemcami. Mia-

nowicie, towary i statki dopuszczone do żeglugi, oraz podróżni jadący tranzytem i bagaże wolni są od wszelkich formalności celnych, o ile statek przejeżdża środkiem rzeki, nie wchodząc w kontakt z żadnym z brzegów, przyczem komunikacja z brzegiem, wyjąwszy wypadki *force majeure,* może się odbywać tylko na brzegu tego państwa, na którego terytorjum statek był ładowany i z którego podróż została rozpoczęta. Wszelka komunikacja statku tranzytowego z innemi statkami jest zabroniona.

Miejscowe władze celne obu państw regulują same sprawę komunikowania się członków załogi statku z brzegiem przeciwnym (art. 78—92 i przepisy wykonawcze).

Dalsze postanowienia tego rozdziału dotyczą postępowania celnego przy tranzycie szosowym samochodów i motocykli.

Paszporty. (Rozdział VIII)

Według postanowień tego rozdziału w sprawach paszportowych obowiązują następujące zasady:

a) Przy tranzycie kolejowym uprzywilejowanym.

1. W czasach normalnych podróżni, korzystający z tranzytu uprzywilejowanego w myśl postanowień konwencji nie potrzebują ani paszportu ani karty tożsamości.

2. W czasie wojny w Europie, względnie wprowadzenia stanu wyjątkowego lub stanu oblężenia, może Polska tymczasowo zarządzić, aby:

a) obywatele niemieccy posiadali wykaz osobisty z fotografją i stwierdzeniem obywatelstwa, jednak bez wizy polskiej.

b) obywatele innych państw posiadali paszporty odpowiadające przepisom ogólnym.

Zarządzenie powyższe musi być notyfikowane i wchodzi w życie dopiero po 10 dniach od notyfikacji. Strona dotknięta tem zarządzeniem może się odwołać do Sądu Rozjemczego.

W żadnym wypadku, nawet w czasie wojny, podróżni nie podlegają innym formalnościom, prócz wyżej wymienionych.

Ustanie przyczyn wyjątkowych powoduje przywrócenie stanu poprzedniego.

b) Przy tranzycie kolejowym zwykłym.

Podróżni winni posiadać karty tożsamości z fotografją i stwierdzonem obywatelstwem, zaopatrzone w wizę polską, przyczem wizy na przejazd przez terytorjum W. M. Gdańska są udzielane przez polskich konsulów *uno actu,* za Gdańsk i za Polskę. Wizy i wzmianki w wykazach osobistych winny zawierać wyłącznie wskazówki niezbędnie potrzebne. Wiza nie jest wymagana od personelu wagonów restauracyjnych, oraz konwojentów prywatnych transportów towarowych (konie, powozy, bydło i t. p.).

Niemieccy funkcjonarjusze kolejowi, pocztowi, celni, jadący w sprawach służbowych, winni posiadać służbową legitymację, w formie przepisanego konwencją zaświadczenia w dwu językach, polskim i niemieckim.

c) Przy tranzycie drogami wodnemi.

Szyprowie oraz osoby należące do załogi statków rzecznych, jak również osoby należące do rodzin szyprów i członków załogi, a zamieszkujące na statkach, winny posiadać paszporty, zaopatrzone w wizę polską. Wizy te są ważne na przeciąg całego okresu żeglugi od czasu ich wydania.

Do osób przewożonych statkami rzecznemi stosuje się ogólne postanowienia paszportowe, obowiązujące w Polsce.

Inne postanowienia Konwencji Tranzytowej Paryskiej. (Rozdziały IV, VI, IX, X i XI)

Z dalszych postanowień konwencji, ze względu na nasze zainteresowania, zasługują na uwagę następujące kwestje:

TRANZYT POCZTOWO-TELEGRAFICZNY

W sprawie tranzytu telegraficznego i telefonicznego, o ile on wchodzi w zakres służby kolejowej, to zarządy oraz urzędy kolejowe i celne, zainteresowanych stron, posiadają połączenie specjalnemi przewodami, celem dania im możności wzajemnego komunikowania się ze sobą. W sprawie tranzytu telegraficzno-telefonicznego przez Polskę, (Rozdział IV konwencji paryskiej) odstąpiona została Niemcom

pewna ilość przewodów telegraficznych dla komunikacji bezpośredniej (13 drutów przechodzących bądź kablem, bądź na słupach w ten sposób, że końcowe druty znajdują się w Prusach Wschodnich oraz Niemczech, stacje zaś polskie zostały z nich wyłączone), oraz pewna ilość przewodów telefonicznych dla bezpośredniej komunikacji telefonicznej (4 linje telefoniczne). Pozatem Niemcy mają prawo korzystać z całej polskiej sieci telegraficznej dla rozmów zwykłych w komunikacji sąsiedzkiej do Polski i w komunikacji tranzytowej przez Polskę do Niemiec, względnie Prus Wschodnich.

Przewóz poczty odbywa się, w myśl postanowień wykonawczych, wagonami pocztowemi ambulansowemi za minimalną opłatą, uiszczaną przez zarządy pocztowe niemieckie zarządowi pocztowemu polskiemu, za każdy osio-kilometr przewozu wagonu pocztowego (art. 60—66 i post. wykonawcze). Analogiczne prawa przysługują Polsce w komunikacji z W. M. Gdańskiem przez Prusy Wschodnie.

TRANZYT SAMOCHODÓW I MOTOCYKLI

Rozdział VI konwencji reguluje tranzyt samochodowy i motocyklowy drogami przeznaczonemi dla tego celu. Wybór tych dróg odpowiada potrzebom ruchu. Zmiany dróg są dozwolone w drodze wzajemnego porozumienia się zainteresowanych stron (art. 75—77). Przy zabezpieczeniu celnem są uznawane zobowiązania gwarancyjne związków automobilistów polskich i niemieckich (art. 96). Osoby, korzystające z tranzytu samochodami lub motocyklami, winny posiadać paszport zaopatrzony w wizę kraju tranzytowego (art. 105).

PRZEPISY WYKONAWCZE

Rozdział X konwencji zawiera bardzo obszerne przepisy wykonawcze, (które zostały już omówione przy okazji analizy poszczególnych postanowień konwencji). W szczególności przepisy wykonawcze odnoszą się do uregulowania technicznych kwestyj kolejowych, (zmiana linij kolejowych w razie potrzeby, prowadzenie ruchu kolejowego, sprawy personelu kolejowego, wagonów restauracyjnych i sypialnych, oraz konwojentów prywatnych, uruchamiania nowych pociągów, składu pociągów, pomocy przy nieszczęśliwych wypadkach, odpowiedzialności za wypadki kolejowe, zaginięcie i uszkodzenie towarów, bagażu i przesyłek, rozrachunku między administracją kolejową niemiecką i polską, pomocy w taborze kolejowym,

a specjalnie w lokomotywach i t. p.). Ponadto przepisy wykonawcze zawierają postanowienia dotyczące przejęcia niektórych postanowień Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej z 14 października 1890 r. wraz ze zmianami i uzupełnieniami z lat 1893, 1895, 1898 i 1906. Postanowienia tej konwencji zostały przejęte ze zmianami i uzupełnieniami, przeprowadzonemi w myśl przepisów wykonawczych do Konwencji Tranzytowej Paryskiej. Dalsze postanowienia przepisów wykonawczych (rozdział X) dotyczą uregulowania technicznego kwestyj tranzytu wojskowego oraz spraw tranzytu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego, tranzytu wodnego i spraw celnych.

UMOWA BERLIŃSKA Z 14 LUTEGO 1933 R.

Postanowienia wykonawcze, zgrupowane w rozdziale X Konwencji Tranzytowej Paryskiej, zostały zmienione polsko-niemiecką Umową Berlińską z dnia 14 lutego 1933 roku[22]. Układ ten, składający się z 2 paragrafów, zmienia przepisy wykonawcze (Rozdział X) Konwencji Tranzytowej Paryskiej, nadając im nowe brzmienie. Zmiany dotyczą przeważnie kwestyj technicznych, związanych z wykonaniem ruchu kolejowego i wodnego, tranzytu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego, tranzytu wojskowego, oraz spraw celnych. Przepisy Konwencji Międzynarodowej Berneńskiej w sprawie przewozów kolejowych z 1890 r. zostały częściowo uzupełnione i zmienione. Wszystkie zmiany nie dotyczą spraw zasadniczych a jedynie uzupełniają i wyjaśniają te kwestje, które w przepisach wykonawczych Konwencji Tranzytowej Paryskiej nie odpowiadały nowoczesnym wymogom komunikacyjnym. Postanowienia przepisów wykonawczych, dotyczące pomocy w taborze kolejowym, zostały skreślone (przep. wyk. do art. 30, 42 i 43).

W myśl § 2 umowa wchodzi w życie po 30 dniach od wymiany dokumentów ratyfikacyjnych. Ratyfikacja układu odbyła się w końcu czerwca 1934 roku[23] i w tym też roku umowa weszła w życie.

[22] Umowa między Polską a Niemcami, podpisana w Berlinie dnia 14 lutego 1933 r., o zmianie przepisów wykonawczych, rozdział X konwencji między Niemcami a Polską i W. M. Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec z dnia 21 kwietnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 67/34, poz. 590 i 591).

[23] Ustawa z dnia 15 marca 1934 r. w sprawie ratyfikacji umowy między Polską a Niemcami, podpisanej w Berlinie dnia 14 lutego 1933 r. o zmianie przepisów wykonawczych, rozdział X konwencji między Niemcami a Polską i W. M. Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec z dnia 21 kwietnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 33/34, poz. 299).

POSTANOWIENIA KOŃCOWE KONWENCJI PARYSKIEJ

Rozdział XI zawierający rozporządzenia końcowe przewiduje w art. 113, że przepisy wykonawcze, zawarte w rozdziale X konwencji, mogą być zmienione za wspólnem porozumieniem właściwych władz polskich i niemieckich (co już faktycznie nastąpiło), przyczem strony zainteresowane mają prawo zażądać w każdej chwili rewizji tych przepisów, składając jednocześnie odnośny projekt. Strona przeciwna w ciągu 2 miesięcy obowiązana jest złożyć swój kontrprojekt, poczem, jeśli zajdzie tego potrzeba, rozpoczynają się właściwe pertraktacje.

Artykuł 114 tego rozdziału zawiera postanowienia przejściowe, dotyczące ratyfikacji i wejścia w życie poszczególnych części konwencji.

NIEMIECKA OPINJA URZĘDOWA O KONWENCJI TRANZYTOWEJ PARYSKIEJ

Wyżej analizowana Konwencja Tranzytowa Paryska, przyznająca Niemcom znaczne przywileje dla tranzytu wschodnio-pruskiego przez Polskę, należy do szeregu polsko-niemieckich umów, stwarzających podstawy dla przyjaznego współżycia sąsiedzkiego tych narodów. To też opinja urzędowa Niemiec dodatnio ocenia postanowienia tej konwencji.

Przy okazji ratyfikacji powyższej konwencji został przedłożony sejmowi niemieckiemu obszerny memorjał ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej[24], który wydaje fachową ocenę, opinjując poszczególne postanowienia w sposób następujący:

a) W sprawie oceny rozciągłości terytorjalnej postanowień konwencji czytamy w memorjale:

„Ograniczenie konwencji tylko do terenów ustąpionych, odpowiadało brzmieniu art. 89 i 98 w sposób, w jaki one były rozumiane przez Niemcy, mianowicie jako kompensatę za odstąpienie obszarów. Mimo to art. 1 konwencji (ust. 2) przewiduje, jako wyjątek na korzyść Niemiec, że w szczególnych wypadkach np.: w komunikacji między niemieckim Górnym Śląskiem a Prusami Wschodniemi tranzyt uprzywilejowany może się odbywać i poprzez byłą Kongresówkę. Terytorjum Wolnego Miasta Gdańska nie jest przewidziane art. 89

[24] Reichstagsdrucksache Nr. 2191 (Wahlperiode 1). Denkschrift des Auswärtigen Amts vom 15 Juni 1921 zum Entwurf eines Gesetzes betreffend das Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland. Nr. IV. Po. 9690

Traktatu Pokoju, jednak postanowienia tego artykułu zostały rozciągnięte i na obszar Gdańska, a to na mocy art. 33 konwencji gdańsko-polskiej z dnia 9 listopada 1920 r. (str. 4)".

b) O ilości i ważności linij kolejowych, przeznaczonych dla potrzeb tranzytu wschodnio-pruskiego, czytamy w memorjale, co następuje:

„Tranzyt uprzywilejowany będzie się odbywał wyznaczonemi linjami, które są określone w jednym z artykułów (art. 23); do tych linij zaliczone zostały wszystkie linje kolejowe, które przed wojną odgrywały rolę w komunikacji z i do Prus Wschodnich (str. 4).

Tranzyt musi być kierowany na wszystkie linje główne; zostały one wyliczone w art. 23. Wogóle tranzyt może być kierowany innemi linjami kolejowemi, które zostały, względnie zostaną otwarte dla komunikacji między Polską a Niemcami. Praktyka jednakże doprowadzi do tego, że towary będą kierowane możliwie zwartemi pociągami przez linje o wielkiej przelotności, a to choćby z powodu konieczności szybkiego transportu; z tego też powodu ruch osobowy przeważnie będzie korzystał z linij o wielkiej przelotności (str. 7)".

c) Odnośnie spraw celnych i paszportowych memorjał stwierdza między innemi, że tranzyt

„jest, szczególnie w czasie pokoju, wolny od obowiązku legitymowania się; ani karta tożsamości, ani wiza polska nie jest potrzebna. Podróżni są zwolnieni w tych pociągach od wszelkich formalności celnych; wkońcu istnieje możliwość wydawania bezpośrednich biletów pomiędzy poszczególnemi stacjami Prus Wschodnich a pozostałemi częściami Rzeszy... (str. 4).

Wysiadanie z tych pociągów w Polsce jest zabronione; służą one wyłącznie dla tranzytu. Tak samo jest przewidziana analogiczna uprzywilejowana komunikacja towarowa, która się będzie odbywała całemi pociągami. Powyższa komunikacja nie podlega również powinnościom celnym".

d) W sprawie tranzytu wojskowego memorjał głosi, co następuje:

„Teraźniejsza konwencja ustala, że tygodniowo może kursować jeden pociąg dla pojedynczych podróżnych, oddziałów i mienia wojskowego i jeden pociąg wojskowy dla mienia wojskowego w każdym kierunku. Po wszystkich dotychczasowych doświadczeniach powyższe pociągi wystarczają w zupełności dla potrzeb wschodnio-pruskiego okręgu wojennego, nawet i w czasie żywszej komunikacji. Oprócz tego wedle potrzeby mogą być uruchomione pociągi świąteczne na Boże Narodzenie i Wielkanoc bez żadnego ograniczenia".

e) O tranzycie wodnym znajdujemy w memorjale następujące wywody:

„Postanowienia regułują tranzyt do i z Prus Wschodnich drogą wodną Odra—Wisła, która przedstawia bezpośrednie połączenie żeglugowe, pomiędzy wnętrzem Rzeszy Niemieckiej i Prusami Wschodniemi. Tranzyt jest dozwolony wszelkiego rodzaju statkom, parowcom i holownikom, a także i tratwom.

Prusy Wschodnie otrzymują w ten sposób możność sprowadzania drogą wodną węgla z Górnego Śląska, oraz zafrachtowywania drzewa i zboża do wnętrza Niemiec (str. 13).

Przybijanie statków w wypadkach siły wyższej i dla celów powrotu załóg okrętowych, albo ich rodzin w nagłej konieczności, są uregulowane specjalnemi przepisami na korzyść szyprów i załóg statków".

f) W sprawach techniczno-paszportowych memorjał wydaje następującą opinję:

„W najważniejszej komunikacji, a więc w komunikacji uprzywilejowanej, zostało dlatego przewidziane, że od podróżnych, bez różnicy przynależności państwowej, ze strony kraju tranzytowego nie będzie wymagany ani paszport, ani jakikolwiek wykaz osobisty, ani nawet wiza kraju tranzytowego, aby zapewnić państwu uprawnionemu do tranzytu zabezpieczenie przeciwko niespodzianemu i samowolnemu wprowadzeniu ograniczeń omawianej natury. Przewidziano dalej, że kraj tranzytowy może wprowadzić zamierzone zarządzenia dopiero po dziesięciu dniach od czasu, gdy inne strony umawiające się zostaną o tem zawiadomione w drodze dyplomatycznej. W czasie tym może państwo uprawnione do tranzytu, o ile się czuje pokrzywdzone, zwrócić się do ustanowionego art. 11 Sądu Rozjemczego w Gdańsku i przynajmniej uzyskać od niego tymczasowe orzeczenie o dopuszczalności zarządzeń, jakie zamierza wprowadzić kraj tranzytowy.

W tranzycie wodnym istnieją pewne ułatwienia o tyle, że szyprowie i osoby, które należą do załogi pewnych statków, jak również i członkowie ich rodzin, o ile mieszkają stale na statku, otrzymują wizę na cały czas żeglugi i to za szczególnie niską opłatą, która w danym wypadku może być ustalana z roku na rok. Dla tranzytu wojskowego samochodami przewiduje art. 46 w pewnych wypadkach zwolnienie jadących od posiadania paszportu i wizy (art. 105, ustęp 2)".

Memorjał ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej stwierdza, że nie osiągnięto zgody przy pertraktacjach jedynie w dwu kwestjach, a mianowicie: w sprawie przewozu większych oddziałów wojskowych, oraz w sprawie wschodniopruskiej komunikacji lotniczej.

Sprawa przewozu większych oddziałów wojskowych w tranzycie wschodnio-pruskim została przedstawiona przez memorjał w następujący sposób:

„Pierwszą kwestją jest sprawa komunikacji wojskowej z Prusami Wschodniemi. W sprawie normalnej komunikacji wojskowej zostały umieszczone w rozdziale III konwencji wyczerpujące postanowienia. Nie rozwiązaną została mimo to ważna kwestja, czy Niemcy w wypadku nadzwyczajnej potrzeby mogą wysyłać większe oddziały wojskowe z Prus Wschodnich i do Prus Wschodnich przez terytorjum Polski. Niemcy muszą żądać prawa nieograniczonej komunikacji wojskowej z Prusami Wschodniemi choćby dlatego, że Traktat Pokoju w tym wypadku nie przewiduje wyjątku w wolnym tranzycie. Pozatem mogą zajść wypadki, w których jest niezbędnem szybkie wzmocnienie załogujących w Prusach Wschodnich oddziałów; przypomnijmy np. wypadki w lecie roku 1920, kiedy to znajdujące się w Prusach Wschodnich oddziały okazały się za małe, aby wystarczająco strzec granic wschodnio-pruskich; także i wewnętrzne zamieszki mogą nie pozwolić na szybkie przesunięcia oddziałów z Prus Wschodnich i do Prus Wschodnich. Osiągnięcie porozumienia w tej sprawie było w Paryżu niemożliwem. Zgodzono się jednak na podjęcie ponownych pertraktacyj w odpowiednim czasie i sprawę wstrzymano do przyszłego porozumienia (art. 109)".

Sprawę powyższą załatwiła ostatnio Konwencja Dodatkowa Berlińska z 13 lutego 1933 r. „o uregulowaniu transportów wojskowych, przewidzianych art. 109, ustęp 1, zdanie 2 konwencji między Polską a Niemcami w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi i resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r.".

Druga kwestja, dotycząca komunikacji lotniczej, została załatwiona polsko-niemiecką Umową Berlińską z dnia 28 sierpnia 1929 r.[25]. Umowa ta, podpisana wraz z protokółem narad, który zawiera przepisy interpretacyjne, oraz wykaz szlaków powietrznych, przeznaczonych dla przelotu, nie stoi jednak w żadnym związku z kompleksem układów, umów i konwencyj, odnoszącego się do tranzytu wschodnio-pruskiego.

Powyższa fachowa opinja ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej, organu urzędowego, może najbardziej powołanego do zabrania głosu w tych sprawach, wykazuje zupełnie wyraźnie te udogodnienia, jakie zapewnia Niemcom Konwencja Tranzytowa Paryska w sprawie tranzytu wschodnio-pruskiego.

[25] Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej, podpisana w Berlinie, dnia 28 sierpnia 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 15/34, poz. 118).

URZĘDOWA OPINJA NIEMIECKA O UMOWACH UZUPEŁNIAJĄCYCH KONWENCJĘ

W sprawie polsko-niemieckich umów, uzupełniających Konwencję Tranzytową Paryską, został ogłoszony memorjał ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej, odnoszący się do konwencji, zawartej w Pile w 1925 r., a dotyczącej rozgraniczenia i utrzymania odcinków rzeki Noteci i Głdy[26].

Memorjał ten zawiera między innemi następującą opinję:

a) W sprawie rozgraniczenia rzeki Noteci czytamy:

„Właściwa treść tego ustępu odpowiada najnowszym wymogom polityczno-komunikacyjnym. Przy zupełnie jednakowem traktowaniu niemieckich i polskich statków i tratw, korzystających z tranzytu (art. 7), winny być one zwolnione z wszelkich niekoniecznych formalności celnych i paszportowych (art. 8). Statek idący wgórę rzeki z niemieckiej części Noteci z miejscem przeznaczenia do Deutsch-Usch, nie będzie podlegał żadnej rewizji celnej i paszportowej. Analogicznie stosuje się to i w odwrotnym kierunku. Na jednolitość przepisów komunikacyjno-policyjnych zwrócono specjalną uwagę (art. 9).

Opłaty żeglugowe mogą być pobierane według ogólnych zasad (art. 10).

Wkońcu należy zaznaczyć, że dla komunikacji tranzytowej statków i tratw pomiędzy Prusami Wschodniemi i resztą Niemiec są miarodajne postanowienia niemiecko-polsko-gdańskiej konwencji z 21 kwietnia 1921 r. Dz. Ustaw Rzeszy str. 1069)".

b) Odnośnie przepisów wykonawczych do tej konwencji memorjał podaje:

„W konwencji w postanowieniach wykonawczych (§ 6) i protokóle końcowym jest często mowa o „właściwej władzy". Osiągnięto podczas pertraktacyj zgodę, że przez to nietylko wyklucza się drogę dyplomatyczną, lecz umożliwia się także przekazanie dalszych rokowań bezpośredniemu komunikowaniu się władz lokalnych obu stron, aby osiągnąć najskuteczniejsze uproszczenie biegu spraw. Przepisy, umieszczone w postanowieniach wykonawczych, mogą być łatwiej zmieniane, niż przepisy umowy głównej".

Memorjał do Konwencji Dodatkowej Berlińskiej z 15 lipca 1922 r. nie został wydany. Konwencja ta została ogłoszona przez Rząd Niemiecki w czasie przesilenia gabinetowego.

Memorjały do umów berlińskich z 13 i 14 lutego 1933 roku jeszcze się nie ukazały w druku.

---

[26] Reichstagsdrucksache Nr. 1957 (II Wahlperiode). Denkschrift zum Gesetz über das Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecken der Netze und der Küddow, sowie über den Verkehr auf diesen Strecken. Auswärtiges Amt IV. Po. 1822.

CHARAKTER KOMUNIKACJI

Umowy berlińskie z 1933 roku załatwiają ostatecznie — jeżeli chodzi o chronologiczne przedstawienie ilości zawartych umów tranzytowych — te wszystkie kwestje, co do których Konwencja Tranzytowa Paryska z 1921 roku ostatecznie się nie wypowiedziała. W ten sposób Konwencja Tranzytowa Paryska, która wraz z analizowanemi wyżej umowami uzupełniającemi, stanowi jedną całość, staje się jednym z najbardziej wykończonych aktów międzynarodowych w dziedzinie komunikacyjnej.

Jak to już jasno wynika z postanowień art. 89 Traktatu Wersalskiego, Konwencja Tranzytowa Paryska odnosi się do załatwienia kwestyj, związanych z „zapewnieniem najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z Rzeszą Niemiecką“ przez Polskę, a więc wyłącznie do uregulowania spraw, związanych z tranzytem wschodnio-pruskim i to w ścisłem tego słowa znaczeniu. Tranzyt ten, w ten sposób pojęty, staje się jakgdyby pewnego rodzaju wewnętrzną komunikacją dwu obszarów niemieckich ze sobą. Zarówno odnośne postanowienia Traktatu Wersalskiego, jak i Konwencja Tranzytowa Paryska wraz z umowami uzupełniającemi załatwiają wyłącznie sprawy tranzytu wschodnio-pruskiego, a więc tylko sprawy związane z tą komunikacją wewnętrzną dwu obszarów niemieckich.

Komunikacja ta — jak wynika z przeprowadzonej analizy rozpatrzonych wyżej postanowień konwencyj i umów uzupełniających — odbywa się w sposób zupełnie odrębny od zasad stosowanych przez Polskę wobec tranzytu międzynarodowego, uruchomionego na podstawie Konwencyj Międzynarodowych o przewozach kolejowych, oraz Konwencji w sprawie Wolności Tranzytu. W ten sposób tranzyt wschodnio-pruski stanowi osobny rodzaj komunikacji tranzytowej, a Konwencja Tranzytowa Paryska wraz z umowami uzupełniającemi — osobny i zupełnie odrębny dział w szeregu umów, dotyczących komunikacji międzynarodowej przez Polskę, i to nietylko z punktu widzenia formalnych przepisów, ale także i z uwagi na te faktyczne udogodnienia, jakie zapewnia Niemcom przy realizacji najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich, a więc jednego obszaru z resztą obszaru Rzeszy Niemieckiej.

Ułatwienia i udogodnienia w tej komunikacji tranzytowej znajdują nader przychylną ocenę w cytowanych wyżej memorjałach ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej, a więc w opinji urzędowej niemieckiej.

Jednak rozpatrzone wyżej postanowienia Konwencji Tranzytowej Paryskiej, oraz umów uzupełniających nie wyczerpują w całości zagadnienia tej części komunikacji wschodnio-pruskiej, jaką jest tranzyt uprzywilejowany. W latach 1927, 1930 i 1933 zostały zawarte specjalne umowy, które rozszerzają zakres udogodnień komunikacyjnych w tranzycie wschodnio-pruskim.

§ 3. UMOWY DODATKOWE DOTYCZĄCE UŁATWIEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Konwencja Tranzytowa Paryska wraz z umowami uzupełniającemi reguluje tranzyt uprzywilejowany i zwykły pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy Niemieckiej, czyli t. zw. ruch wewnętrzny obszarów niemieckich. Rozwój pojęć komunikacyjnych w dziedzinie tranzytowej — spowodował wyłonienie się dwu kwestyj zasadniczych z dziedziny komunikacji kolejowej, a mianowicie:

a) kwestji przewozów kolejowych z zagranicy — zagranicę przez Niemcy, Polskę i Prusy Wschodnie, oraz
b) kwestji przewozów kolejowych z zagranicy — do Prus Wschodnich przez Niemcy i Polskę i odwrotnie.

Wyraźne i jasne postanowienia Traktatu Wersalskiego, Konwencji Tranzytowej Paryskiej, oraz umów uzupełniających nie pozwalały, mimo odrębnego stanowiska Niemiec, na załatwienie tej sprawy w ramach analizowanych wyżej umów, zapewniających najdogodniejsze połączenie Prus Wschodnich z Niemcami, wobec tego Polska, idąc po linji zapewnienia zachodniemu sąsiadowi możliwie największego uprzywilejowania w dziedzinie komunikacji tranzytowej, zawarła z Niemcami trzy umowy, dotyczące ułatwień w ruchu kolejowym, a mianowicie:

a) Umowę Warszawską z dnia 26 marca 1927 r.,
b) Umowę Berlińską z dnia 21 listopada 1930 r. i
c) Umowę Berlińską z dnia 13 lutego 1933 r.

UMOWA WARSZAWSKA z 1927 r.

Do zawarcia Umowy Warszawskiej[27] przyczyniła się jednogłośna uchwała konferencji azjatycko-europejskiej w Berlinie o podjęciu komunikacji azjatycko-europejskiej, najpóźniej w dniu 15 maja 1927 r. Ponieważ część tej linji komunikacyjnej przechodzi przez terytorjum

[27] Umowa o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linji kolejowej Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork, podpisana 26 marca 1927 r. w Warszawie (Dz. U. R. P. Nr. 50/27, poz. 444).

Polski, było rzeczą niezbędną porozumieć się z Niemcami, celem wprowadzenia w tej komunikacji pewnych ułatwień na linji kolejowej Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork.

Umowa ta składa się ze wstępu, 29 artykułów, protokółu końcowego oraz dwu załączników. Zawarta została przez strony, „ożywione pragnieniem ułatwienia międzynarodowej komunikacji kolejowej osobowej, bagażowej, przesyłek nadzwyczajnych i przyśpieszonych przesyłek pośpiesznych w tranzycie przez terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej i przez terytorjum Wolnego Miasta Gdańska na linji kolejowej Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork".

Umowa Warszawska nie narusza w niczem stanu prawnego, ani nie przesądza interpretacji Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r. na korzyść jednej z umawiających się stron, gdyż postanowienia konwencji tranzytowej nie mają zastosowania do pociągów, uruchomionych na podstawie Umowy Warszawskiej.

Postanowienia Konwencji Tranzytowej Paryskiej z dnia 21. IV. 1921 r. mają zastosowanie do ruchu kolejowego pociągów międzynarodowych tylko wtedy, gdy zajdą następujące okoliczności:

a) przerwy w ruchu lub trudności ruchowe, powodujące konieczność użycia dróg okólnych, które nie prowadzą przez stacje Chojnice lub Tczew. W tym wypadku pociągi przewidziane Umową Warszawską zostają wprowadzone prowizorycznie jako pociągi zwarte (uprzywilejowane), aż do czasu odmiennego uregulowania, w drodze mającego nastąpić przyszłego porozumienia Polski i Niemiec.

b) niekursowania wymienionych pociągów z jakiegokolwiek powodu, a w szczególności z powodu wygaśnięcia Umowy Warszawskiej. W tym wypadku zamiast pociągów przewidzianych Umową Warszawską ma być wprowadzona w komunikacji uprzywilejowanej między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec jedna para pociągów pośpiesznych, według takiego samego rozkładu jazdy jak na podstawie Umowy Warszawskiej, jednak z zastosowaniem postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r. (art. 1, 26, 29 i protokół dodatkowy III. i IV.).

LINJE KOLEJOWE

W myśl postanowień Umowy Warszawskiej uruchomiono na linji kolejowej Firchau—C h o j n i c e—Tczew—M a l b o r k jedną parę pociągów pośpiesznych dziennie, oraz jedną parę pociągów luksusowych raz w tygodniu, dla międzynarodowej komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek nadzwyczajnych i przyśpieszonych przesyłek pośpiesznych. Pociągi bliźniacze, które poprzedzają lub są dopuszczone do ruchu po pociągach dla komunikacji międzynarodowej, korzystają również z postanowień Umowy Warszawskiej.

W czasie obrad międzynarodowej konferencji rozkładu jazdy w dniach 21—26. X. 1929 r. Polska zgodziła się na kursowanie jeszcze jednej pary pociągów pośpiesznych dziennie na tej linji.

Ponadto Umowa Warszawska przewiduje, że w wypadku podjęcia na nowo kolejowego ruchu uprzywilejowanego między Polską a Gdańskiem na linji Rakowice—I ł o w o—Malbork—T c z e w—Gdańsk, jedna para pociągów pośpiesznych codziennie będzie służyła, obok komunikacji tranzytowej między Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem przez Prusy Wschodnie, dla potrzeb międzynarodowej komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek nadzwyczajnych i przyśpieszonych przesyłek pośpiesznych. Korzystanie z wymienionych pociągów zostanie uregulowane oddzielną umową. Pozatem strony umawiające zastrzegły sobie prawo rozciągnięcia postanowień Umowy Warszawskiej na inne jeszcze pociągi niż wyżej podane, a kursujące na tej linji kolejowej. (Protokół końcowy 1 A i C).

RUCH TRANZYTOWY

Wyżej wymienione 2 pary pociągów codziennie i 1 pociąg luksusowy tygodniowo kursują na linji Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork, przy zachowaniu następujących zasad i postanowień:

1. Ruch tranzytowy podlega prawom kraju tranzytowego w dziedzinie utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego, jak również i jego przepisom sanitarnym;

2. K o r z y s t a n i e z t y c h p o c i ą g ó w j e s t d o z w o l o n e p o d r ó ż n y m w s z e l k i e j n a r o d o w o ś c i, wsiadającym na jednej ze stacyj polskich (Chojnice wzgl. Tczew) lub niemieckich (Firchau wzgl. Malbork), jednakże bez prawa wysiadania na bezpośrednio następującej stacji. D o p o d r ó ż n y c h

tych zalicza się także pojedyńczo jadące osoby wojskowe. Podróżni korzystają ze swobodnego przejazdu tranzytem, z wyjątkiem wypadków popełnienia podczas podróży przez teren Polski zbrodni lub występku;

3. Podróżni i ich bagaż są wolni od wszelkich formalności paszportowych i celnych, oraz od wszelkich opłat celnych, lub tym podobnych z wyjątkiem rzeczywistych opłat kolejowych. Podróżni nie potrzebują posiadać ani dowodu tożsamości, ani paszportu (art. 5).

W razie wojny w Europie, lub ogłoszenia stanu wyjątkowego na obszarze, przez który te pociągi przechodzą, Polska zastrzegła sobie możność wprowadzenia na ten czas następujących zarządzeń:

a) aby obywatele niemieccy byli zaopatrzeni w dowody tożsamości z fotografją i stwierdzeniem obywatelstwa, jednak bez wizy polskiej,
b) obywatele innych państw podlegali ogólnym przepisom paszportowym obowiązującym w Polsce.

Zarządzenia te muszą być zakomunikowane Niemcom w drodze dyplomatycznej i mogą być stosowane po 10 dniach od notyfikacji.

Kontrola dowodów odbywa się wtedy w pociągu w czasie jazdy, albo podczas przewidzianego postoju, w żadnym jednak razie podróżni nie podlegają innym formalnościom paszportowym, prócz wyżej wymienionych (art. 27).

INNE POSTANOWIENIA UMOWY

W dalszych postanowieniach umowa reguluje kwestje techniczne, związane z odprawą podróżnych, bagażu i przesyłek na stacjach granicznych, kwestje, związane z ustanowieniem urzędów eksponowanych i sprawy personalne zatrudnionych urzędników eksponowanych, pozatem sprawy przepisów dla przesyłek służbowych, przepisów pocztowych, telegraficznych i telefonicznych, dotyczących utrzymania ruchu kolejowego, konwoju pociągów i przewozu konwojentów, kwestje odpowiedzialności za nieszczęśliwe wypadki oraz ubytek, uszkodzenie wzgl. zaginięcie przesyłek pocztowych, kwestje taryfowe, rozrachunkowe i t. p.

Spory, wynikające z powyższej umowy, są rozstrzygane przez Sąd Rozjemczy. W protokóle końcowym strony zgodziły się, że Sąd Rozjemczy winien składać się z tych samych osób, co sąd przewidziany w Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r.

Umowa obowiązuje od dnia 14 maja 1927 r. i zawarta została na jeden rok. Po tym terminie może być wypowiedzianą przez każdą ze stron w dniu 14 listopada i w dniu 14 maja, na pół roku naprzód. Każda ze stron ma prawo w każdym czasie postawić wniosek o rewizję postanowień tej umowy.

Umowa Warszawska weszła w życie dnia 4 czerwca 1927 r., po uprzedniej wymianie dokumentów ratyfikacyjnych w dniu 20 maja 1927 r. w Berlinie[28] i obowiązuje dotychczas.

OPINJA URZĘDOWA NIEMIECKA O UMOWIE WARSZAWSKIEJ

Urzędowa opinja niemiecka oceniła bardzo przychylnie Umowę Warszawską. Ministerstwo spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej wydało przy okazji ratyfikacji obszerny memorjał[29], uzasadniający zawarcie Umowy Warszawskiej.

W memorjale tym w sprawie uruchomienia odnośnych pociągów znajdujemy m. in. co następuje:

„Art. 1 postanawia, że pewne pociągi, w miejsce których strony umawiające się mogą wyznaczyć w drodze porozumienia administracyjnego także inne pociągi (porównaj protokół końcowy 1 a), stosownie do specjalnego porozumienia pomiędzy zainteresowanemi zarządami kolejowemi, mogą być użyte nietylko dla utrzymania komunikacji pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, ale także i dla przewozu osób, bagaży, przesyłek ekspresowych i przyśpieszonych przesyłek pośpiesznych w komunikacji międzynarodowej".

W sprawach celnych i paszportowych, odnoszących się do tej komunikacji międzynarodowej, czytamy:

„Wszyscy podróżni, przejeżdżający temi pociągami przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska, oraz ich bagaż, korzystają z tych samych ułatwień i podlegają tym samym zobowiązaniom, jakim podlegają podróżni w uprzywilejowanej komunikacji pomiędzy

[28] Oświadczenie rządowe z dnia 31 maja 1927 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy między Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linji kolejowej Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork, podpisanej w dniu 26 marca 1927 r. w Warszawie (Dz. U. R. P. Nr. 50/27, poz. 445).

[29] Reichstagsdrucksache No. 3358. Wahlperiode II. Denkschrift des Auswärtiges Amts über die Erleichterungen im internationalen Durchgangsverkehr auf der Strecke Firchau—Konitz—Dirschau—Marienburg vom 26 März 1927.

Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, o ile są zaopatrzeni w bezpośredni bilet kolejowy, uprawniający przynajmniej do przejazdu z Firchau do Malborka, lub odwrotnie. W szczególności są oni wolni na linji kolejowej Firchau—Malbork od wszelkich formalności celnych i paszportowych i mogą przejeżdżać przez Polskę i teren Wolnego Miasta Gdańska bez jakichkolwiek przeszkód, o ile nie popełnili w kraju tranzytowym zbrodni, lub występku...

. . . .

Wszystkie towary, dopuszczone do przewozu w wewnętrznym ruchu na obszarach umawiających się stron, mogą być przewożone w komunikacji tranzytowej tych krajów bez jakichkolwiek formalności i opłat celnych, oraz bez względu na istniejące w kraju tranzytowym zakazy przywozu, wywozu, lub przewozu, a nawet bez uzyskiwania jakichkolwiek pozwoleń przywozu, wywozu, lub przewozu.

. . . .

Art. 6 do 12 zawierają postanowienia dotyczące odprawy celnej i rewizji paszportowej podróżnych, którzy wsiadają, lub wysiadają na dworcu w Chojnicach lub Tczewie, jak również odnoszące się do wyładunku bagażu, przesyłek ekspresowych i przyśpieszonych przesyłek pośpiesznych na tych stacjach. Według tych przepisów, rewizja celna i paszportowa podróżnych i przedmiotów zarówno na wejściu, jak i wyjściu odbywa się wspólnie przez niemieckich i polskich funkcjonarjuszów na stacji Chojnice, lub Tczew i to bezpośrednio przed nadejściem lub po odejściu, przewidzianych art. 1, pociągów. W ten sposób skrócono czas postoju pociągów na stacjach granicznych i tem samem uniknięto zwłoki w tranzycie, tak szczególnie nie do przyjęcia w komunikacji wschodnio-pruskiej".

Odnośnie stosunku Umowy Warszawskiej do Konwencji Tranzytowej Paryskiej znajdujemy w memorjale, co następuje:

„Pod III następuje już wspomniana klauzula prawna odnośnie interpretacji konwencji paryskiej, jak również i wyraźne postanowienie, że umowa paryska nie odnosi się do pociągów przewidzianych niniejszą umową. Ten przepis okazał się niezbędnym, ze względu na przyczynowe przeprowadzenie niemieckiego punktu widzenia prawnego, gdyż konwencja paryska, według zdania Rządu Niemieckiego, przewiduje również i ten międzynarodowy ruch kolejowy. Merytorycznie przepis ten jest jednak bez znaczenia, gdyż wszystkie ważniejsze przepisy konwencji paryskiej zostały przejęte do nowej umowy i prócz tego zostało stwierdzone, że przepisy konwencji paryskiej wchodzą natychmiast w życie, o ile niniejsza umowa wygaśnie, względnie o ile przewidziana art. 1 para pociągów pośpiesznych z jakichś innych powodów nie będzie kursowała codziennie. Ten ostatni przepis służy jednocześnie dla zagwarantowania wschodnio-pruskich interesów, gdyż zapewnia, że ta dla komunikacji wschodnio-pruskiej ważna para pociągów pośpiesznych musi kursować codziennie, mimo wszystko, nawet w wypadku wygaśnięcia

niniejszej umowy, a to w danym wypadku w komunikacji uprzywilejowanej, stosownie do postanowień konwencji paryskiej".

Ta fachowa opinja organu Rządu Niemieckiego, najbardziej powołanego do stwierdzenia udogodnień, wynikających z umów międzynarodowych, podkreśla doniosłość kwestyj uregulowanych Umową Warszawską i stwierdza jasno i wyraźnie te udogodnienia, które otrzymały Niemcy na mocy tej umowy.

CHARAKTERYSTYKA POSTANOWIEŃ UMOWY WARSZAWSKIEJ Z 1927 R.

Umowa Warszawska reguluje t. zw. tranzyt wielki t. j. komunikację kolejową zagranicy pozaniemieckiej przez Niemcy—Polskę i Prusy Wschodnie — zagranicę wschodnią i odwrotnie. Umowa ta wprowadza tę komunikację, (na linji kolejowej Firchau—Chojnice—Malbork, oraz ewent. Iława—Malbork—Gdańsk), postanawiając, że z pociągów dla ruchu międzynarodowego mogą korzystać również i podróżni, udający się do Prus Wschodnich, względnie reszty Niemiec, co przedstawia znaczne ułatwienie i udogodnienie komunikacyjne.

Z drugiej strony wprowadzenie bezpośrednich pociągów międzynarodowych jest, z punktu widzenia techniki kolejowej, również znacznem udogodnieniem, umożliwia bowiem zwiększenie się rentowności kolei niemieckich.

Ułatwienia te jeszcze bardziej rzucają się w oczy, gdy się uprzytomni fakt, że podróżni, przejeżdżający tym tranzytem przez Polskę, nie potrzebują posiadać dowodów osobistych. Udogodnienie to idzie tak daleko, że nawet w wypadkach wyjątkowych, podróżni, korzystający z tranzytu temi pociągami, nie potrzebują posiadać wizy polskiej na dowodach osobistych, podczas, gdy ci sami podróżni, korzystający z tranzytu przez Polskę na zasadzie innych umów, dotyczących komunikacji międzynarodowej, wizę taką posiadać muszą. Należy podkreślić, że przepis ten jest identyczny z postanowieniem art. 98 ust. a) Konwencji Tranzytowej Paryskiej, co wskazuje na doniosłość ułatwień, wynikających z postanowień Umowy Warszawskiej.

Z ułatwień komunikacyjnych korzystają oprócz osób, również i przesyłki nadzwyczajne i przyśpieszone, oraz przesyłki pośpieszne. Postanowienia Umowy Warszawskiej nie odnoszą się do tranzytu towarów pociągami lub wagonami towarowemi. Tranzyt ten odbywa się na zasadzie konwencyj międzynarodowych.

Na szczególną uwagę zasługują postanowienia, dotyczące ustanowienia t. zw. urzędów i urzędników eksponowanych. Umowa Warszawska, w odróżnieniu od dotychczas rozpatrywanych umów, wprowadza ułatwienia w dziedzinie celnej i paszportowej, wyrażające się w tem, że odprawy celna i paszportowa polska i niemiecka osób, bagażu, towarów, dopuszczonych do tranzytu odbywają się bezpośrednio po sobie. W tym celu na dworcach w Chojnicach i Tczewie zostały ustanowione eksponowane niemieckie urzędy celne, które przeprowadzają tę kontrolę natychmiast po kontroli celnej i paszportowej polskiej. — Techniczne wykonanie tych postanowień, dotyczących urzędów niemieckich, ich stosunku do władz i urzędów polskich, oraz spraw personalnych urzędników, zostało bardzo szczegółowo uregulowane Umową Warszawską. — (art. 6—19).

W ten sposób, dzięki udogodnieniom, które zapewnia Niemcom, Umowa Warszawska posiada pierwszorzędne znaczenie dla kwestji zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej.

UMOWA BERLIŃSKA z 1930 r.

Umowa Berlińska[30] zawarta została przez strony „ożywione pragnieniem ułatwienia komunikacji kolejowej między Prusami Wschodniemi a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i resztę Niemiec, oraz między resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie". Umowa powyższa składa się ze wstępu, 8 artykułów i protokółu końcowego.

Umowa nie narusza w niczem stanu prawnego i nie przesądza wykładni Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r., na korzyść jednej ze stron. W taki sam sposób został określony stosunek Umowy Berlińskiej i Umowy Warszawskiej z dnia 26 marca 1927 r. o ułatwieniach w międzynarodowej komunikacji kolejowej na linji Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork.

Na zasadzie Umowy Berlińskiej zostały oddane dla tej komunikacji tranzytowej wszystkie linje kolejowe służące dla potrzeb

[30] Umowa o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodniemi a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec, oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie, podpisana w Berlinie dnia 21 listopada 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 46/33, poz. 353).

tranzytu uprzywilejowanego, biegnące z Prus Wschodnich przez Polskę i Wolne Miasto Gdańsk do Niemiec.

Ułatwienia komunikacyjne mają zastosowanie na linjach polskich, lub pozostających pod zarządem Polski, w pociągach, częściach pociągów tranzytowej komunikacji uprzywilejowanej tak, jak ona została uregulowana w konwencji paryskiej z 21 kwietnia 1921 r. w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec (art. 1).

RUCH TRANZYTOWY

W szczególności tranzyt odbywa się z zachowaniem następujących postanowień:

1. Komunikacja podlega ustawom kraju tranzytowego, o ile umowa nie stanowi inaczej, stosownie do przepisów, obowiązujących dla komunikacji uprzywilejowanej w myśl Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r., a więc odnośnie bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz przepisów sanitarnych (art. 4 i 5).

2. Podróżni korzystają swobodnie w komunikacji w obu kierunkach zarówno z całych pociągów jak ich części, przeznaczonych do uprzywilejowanej komunikacji tranzytowej wraz z ich bagażem, za wyjątkiem wypadku popełnienia podczas przejazdu lub pobytu w Polsce zbrodni lub występku. Nie wolno im wysiadać, otwierać drzwi wagonów ani wydawać jakichkolwiek przedmiotów podczas przejazdu przez Polskę (art. 2).

3. Podróżni są wolni od wszelkich formalności paszportowych i celnych oraz wolni od wszelkich opłat celnych i tym podobnych. Zwolnienie celne stosuje się do bagażu, przesyłek ekspresowych i przesyłek specjalnie przyśpieszonych, nie stosuje się natomiast do rzeczywistych wydatków zarządów kolejowych (art. 2). Zwolnienie od formalności paszportowych może być ograniczone w razie wojny w Europie, lub w razie wprowadzenia stanu wojennego lub stanu oblężenia w kraju tranzytowym, w myśl postanowień, zawartych w art. 98 Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r. (art. 3).

4. Tranzyt odbywa się na podstawie taryf i umów stosowanych dla danej komunikacji (art. 6). W sprawie tej Polska i Niemcy w protokóle końcowym zgodziły się, aby Polskie Koleje Państwowe współdziałały jako Zarząd, uczestniczący w związkach taryfowych, przewidzianych w umowie.

Do komunikacji kolejowej stosowane są stawki taryfy dla komunikacji między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec. Koleje polskie otrzymują swoje udziały tak, jak otrzymują udziały za tranzyt w komunikacji między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec (Prot. końc. II).

INNE POSTANOWIENIA UMOWY BERLIŃSKIEJ Z 1930 R.

Spory, wynikające z powyższej umowy, zostały poddane rozstrzygnięciu stałego Sądu Rozjemczego polsko-gdańsko-niemieckiego z siedzibą w Gdańsku.

Umowa może być wypowiedziana przez Niemcy i Polskę (w imieniu własnem i W. M. Gdańska) po upływie roku, z zachowaniem 6-cio miesięcznego terminu wypowiedzenia. Takie samo postanowienie obowiązuje, co do jej rewizji.

Umowa Berlińska z 1930 r. została ratyfikowana przez Polskę w dniu 18 lutego 1932 r.[31] i obowiązuje dotychczas.

URZĘDOWA OPINJA NIEMIECKA O UMOWIE BERLIŃSKIEJ Z 1930 R.

Urzędowa opinja niemiecka bardzo przychylnie oceniła powyższą umowę. Memorjał ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej[32], wydany przy okazji przedstawienia Umowy Berlińskiej sejmowi Rzeszy do załatwienia, wydaje następującą fachową ocenę:

„Umowa przedstawia znaczne rozszerzenie ustalonych w Umowie Warszawskiej ułatwień, bez przesądzenia jednakże zasadniczych spraw spornych (porównaj protokół końcowy I).

. . . .

Jednocześnie podpisany protokół końcowy zawiera pod I już wspomniane zastrzeżenie prawne, dotyczące interpretacji Konwencji Tranzytowej Paryskiej, jak również oświadczenie, że postanowienia wyżej wymienionej Umowy Warszawskiej z 26. 3. 1927 r. pozostają nienaruszone. To oświadczenie było koniecznem, gdyż Umowa Warszawska z jednej strony reguluje tę samą komunikację, chociaż tylko

[31] Oświadczenie rządowe z dnia 18 lutego 1932 r. w sprawie ratyfikacji umowy polsko-niemieckiej o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodniemi a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec, oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie, podpisanej wraz z protokołem końcowym w Berlinie dnia 21 listopada 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 24/32, poz. 184).

[32] Reichstagsdrucksache No. 1455. Wahlperiode V 1930. Denkschrift des Auswärtigen Amtes über Erleichterungen im Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und dem Auslande über Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Auswärtiges Amt No. VI. Po. 2933/32.

dla niektórych pociągów i na jednej linji tranzytowej, z drugiej strony, wychodząc poza ramy ustalone w nowej umowie, obejmuje także i komunikację z zagranicy — zagranicę poprzez korytarz polski, a więc nie może być ona zastąpiona przez powyższą umowę.

Pod II stwierdzono jednozgodność w sprawie niektórych, związanych z tą umową kwestyj taryfowych, szczególnie co do tego, że w komunikacji, przewidzianej powyższą umową, dla linij kolejowych na niemieckim, polskim i gdańskim terytorjum należy stosować te same stawki taryfowe, jak do komunikacji Prusy Wschodnie — reszta Niemiec".

Powyższa opinja ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy nie waha się, jak widać, uznać udogodnień i korzyści Umowy Berlińskiej.

CHARAKTERYSTYKA POSTANOWIEŃ UMOWY BERLIŃSKIEJ Z 1930 R.

Na zasadzie Umowy Berlińskiej z 1930 r. został Niemcom przyznany t. zw. tranzyt mały, t. j. tranzyt do Prus Wschodnich z zagranicy pozaniemieckiej oraz tranzyt do Niemiec ze wschodu Europy przez Prusy Wschodnie i Polskę. Powyższa komunikacja dotyczy osób, bagaży, przesyłek ekspresowych i przesyłek specjalnie przyśpieszonych.

Należy podkreślić, że komunikacja powyższa odbywa się w ramach tranzytu uprzywilejowanego, a więc przedstawia znaczne ułatwienie w kolejowym ruchu tranzytowym przez Polskę. Udogodnienia, wynikające z postanowień Umowy Berlińskiej, należą w przeważnej części do dziedziny techniczno-kolejowej; wprowadzają one do ruchu uprzywilejowanego, odbywanego w myśl postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej, poważne ułatwienia.

Do szeregu takich ułatwień — natury zasadniczej — należy sprawa bezpośredniego przejazdu podróżnych z miejscowości położonych poza Niemcami (np. z Francji, Holandji, Szwajcarji, Austrji, Węgier, Czechosłowacji i t. p.) do Prus Wschodnich. Podróżni ci, chcąc korzystać z udogodnień, wynikających z tranzytowych umów polsko-niemieckich, byli zmuszeni kupić w Niemczech, podczas przejazdu przez ten kraj, bilet, upoważniający do korzystania z pociągów tranzytowych, kursujących w komunikacji uprzywilejowanej, względnie bilet, upoważniający do korzystania z bezpośredniej komunikacji międzynarodowej, uruchomionej na zasadzie Umowy Warszawskiej na linji Firchau—Chojnice—Malbork. Przedstawiało to pewne — stosunkowo nieznaczne — niedogodności techniczne, a nawet, w wypadku korzystania z linji

Firchau—Malbork, niekiedy przedrażało koszta podróży, gdyż podróżny np. z Czech, lub Austrji, zamiast korzystać z krótszej linji kolejowej, biegnącej z Rawicza do Iławy, musiał wybierać drogę idącą przez Piłę i Firchau do Malborka, o ile chciał korzystać z udogodnień taryfowych tranzytu.

Umowa Berlińska z 1930 roku zmieniła zasadniczo ten stan rzeczy i umożliwiła korzystanie z udogodnień tranzytowych podróżnym, udającym się z zagranicy pozaniemieckiej przez Niemcy i Polskę do Prus Wschodnich i odwrotnie, przejeżdżającym wszelkiemi linjami, przeznaczonemi dla tranzytu uprzywilejowanego (a więc nietylko linją kolejową Firchau—Chojnice—Malbork).

Drugiem takiem udogodnieniem jest sprawa rozrachunku z tytułu przewozu. O ile do czasu wejścia w życie Umowy Berlińskiej, polskie zarządy kolejowe mogły domagać się zwrotu kosztów za przewóz podróżnych, udających się z zagranicy pozaniemieckiej do Prus Wschodnich, lub odwrotnie, za przewóz towarów, według stawek, obowiązujących dla komunikacji międzynarodowej (a więc nietranzytowej i to za wyjątkiem wypadków korzystania z linji Firchau—Chojnice—Malbork), to sprawa ta z chwilą wejścia w życie Umowy Berlińskiej z 1930 r. została o tyle uproszczona, że nawet i w tym wypadku zarządy kolejowe niemieckie płacą odszkodowanie kolejom polskim według tych samych zasad, co za tranzyt wschodnio-pruski. Niewątpliwie wpływa to na zwiększenie się rentowności kolei niemieckich, gdyż odszkodowanie płacone za przewóz kolejami polskiemi jest bardzo skromne[33].

Już chociażby powyższe dwie kwestje — które zostały specjalnie podkreślone w rozpatrywanym wyżej memorjale ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej — wykazują jasno doniosłość postanowień Umowy Berlińskiej dla uproszczenia i ułatwienia wschodnio-pruskiego ruchu tranzytowego.

UMOWA BERLIŃSKA Z 13 LUTEGO 1933 R.

W roku 1926 Niemcy zaproponowały Polsce zawarcie specjalnej umowy, dotyczącej przewozu więźniów z Prus Wschodnich do reszty Niemiec i odwrotnie w komunikacji tranzytowej. Rokowania w tej sprawie przeciągały się z powodu trudności natury prawnej przy redagowaniu tej

[33] Porównaj akta sporu niemiecko-polskiego przed Sądem Rozjemczym w sprawie interpretacji art. 89 Konwencji Tranzytowej Paryskiej z dnia 2. X. 1930 r.

umowy i zostały zakończone w dniu 13 lutego 1933 r. podpisaniem umowy.

TRANZYT WIĘŹNIÓW

Umowa ta[34] składa się ze wstępu i 18 art., oraz 2 załączników i reguluje tranzyt więźniów w sposób następujący:

1. Dla potrzeb tego tranzytu przeznaczono te linje kolejowe, które przechodzą przez Polskę i obszar W. M. Gdańska (linja kolejowa Chojnice—Tczew—Malbork, oraz Lębork—Sopoty—Tczew—Malbork) i są zarządzane przez Polskę. Korzystanie z innych linij kolejowych może mieć miejsce na skutek porozumienia w drodze wymiany not (art. 2). Przewóz odbywa się pociągami ruchu tranzytowego pod konwojem polskim i to jako transport zbiorowy, w wyznaczonych dniach i w specjalnych wagonach — więźniarkach, przyczem rozkład jazdy tych transportów zbiorowych musi być podany do wiadomości przez właściwe władze niemieckie, właściwym władzom polskim i gdańskim, lub jako transport pojedyńczy w osobnych przedziałach wagonu (art. 3). Wszelkie koszta przewozu ponoszą Niemcy (art. 12). W razie przerwy w przewozie obowiązują specjalne postanowienia, przyczem w wypadku, gdy przerwa wynosi więcej niż 24 godziny, więźniowie są zatrzymywani przez najbliższego polskiego sędziego śledczego, lub polski sąd grodzki (art. 8).

2. Transportami temi są przewożeni więźniowie. Za więźniów umowa uważa osoby, które zarządzeniem władzy zostały pozbawione wolności. Obywatele polscy są z przewozu wyłączeni (art. 1). Więźniowie są tranzytowani za dokumentami przewozu, które sporządza właściwa władza niemiecka według ustalonego wzoru. Urzędnicy straży niemieckiej oddają dokumenty przewozu, przy wjeździe do kraju tranzytowego, polskim, wzgl. gdańskim organom służby bezpieczeństwa, które konwojują transport (art. 5). Więźniowie nie podlegają formalnościom celnym i paszportowym (art. 6). Wysiadanie z wagonów, wydawanie z niego przedmiotów, lub ich przyjmowanie jest zabronione. Wszelka komunikacja ze światem zewnętrznym odbywa się za pośrednictwem organów służby bezpieczeństwa kraju tranzytowego (art. 9).

---

[34] Umowa o przewozie więźniów między Prusami Wschodniemi i pozostałą częścią Niemiec przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska, podpisana wraz z dwoma załącznikami w Berlinie, dnia 13 lutego 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 67/34, poz. 588).

3. Urzędnicy straży niemieckiej i więźniowie podlegają prawom i przepisom kraju tranzytowego w dziedzinie porządku i bezpieczeństwa publicznego, jak również i przepisom sanitarnym, oraz podlegają jurysdykcji i władzy policyjnej kraju tranzytowego. Urzędnicy straży niemieckiej i więźniowie mogą być zatrzymani w kraju tranzytowym w wypadku, gdy popełnili tam w czasie przejazdu zbrodnię, lub występek. Natychmiastowe zatrzymanie z powodu popełnienia występków może być zaniechane. Władze kraju tranzytowego są zobowiązane zabezpieczyć przewóz transportu do granicznej stacji kolejowej niemieckiej, położonej w kierunku jazdy, w wypadku natychmiastowego zatrzymania urzędnika straży niemieckiej. Zatrzymanego więźnia wydaje się władzom niemieckim po zakończeniu postępowania karnego włącznie z wykonaniem kary (art. 10). Organa polskiej służby bezpieczeństwa przejmują na czas trwania przejazdu nadzór nad urzędnikami straży niemieckiej i więźniami. Utrzymywanie porządku i spokoju wśród więźniów w czasie przejazdu należy do urzędników straży niemieckiej (art. 7). Urzędnicy straży niemieckiej mogą przekraczać granicę polską bez paszportu i wizy, na podstawie zaświadczenia według ustalonego wzoru. Nie podlegają oni również formalnościom celnym. Mogą być w uniformie, albo nosić odznakę, wskazującą na ich stanowisko służbowe. Pod względem odpowiedzialności dyscyplinarnej z powodu uchybień służbowych, urzędnicy straży niemieckiej podlegają władzy niemieckiej. W razie popełnienia przez nich w wykonaniu służby przestępstw w kraju tranzytowym, osądzenie ich pozostawia się władzom niemieckim, na żądanie właściwych władz niemieckich, powołanych do ścigania karnego (art. 10, p. 3). Broń palną wraz z amunicją składają urzędnicy straży niemieckiej na czas przejazdu w osobnem pomieszczeniu wagonu więźniarki, albo w brankardzie pociągu. Krótką broń wraz z przepisową amunicją zatrzymują przy sobie. W wypadku przejazdu urzędników przez Polskę bez więźniów, winni oni złożyć wszelką broń palną (art. 4, p. 2 i 3).

4. Przy przekraczaniu granicy przez organa służby bezpieczeństwa kraju tranzytowego, stosuje się zasady Umowy Berlińskiej z 27 marca 1926 r. (art. 11).

5. Spory, mogące wyniknąć z tej umowy, rozstrzyga Niemiecko-Polsko-Gdański Sąd Rozjemczy dla Spraw Tranzytowych w Gdańsku. Sąd sam określa swoją procedurę i regulamin (art. 14).

6. Strony, umawiające się, wydadzą, w drodze wzajemnego porozumienia, ogólne zarządzenia wykonawcze (art. 15). Polska i Niemcy mają prawo żądać rewizji umowy każdej chwili, dołączając do żądania projekt zmian. Odpowiedź drugiej strony powinna nastąpić w ciągu 3 miesięcy od notyfikacji żądania. W razie potrzeby należy w najkrótszym czasie przystąpić do rokowań (art. 17).

Załączniki do tej umowy zawierają wzór zaświadczenia dla urzędników straży niemieckiej, oraz wzór zaświadczenia przewozu.

Ratyfikacja umowy odbyła się w czerwcu 1934 roku[35] i w tymże roku umowa weszła w życie.

CHARAKTERYSTYKA POSTANOWIEŃ UMOWY O PRZEWOZIE WIĘŹNIÓW

Umowa Berlińska z 13 lutego 1933 r., w sprawie przewozu więźniów pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, zasługuje na uwagę przedewszystkiem ze względu na specjalne uregulowanie podległości osób, korzystających z tego tranzytu. Osoby te (urzędnicy straży niemieckiej i więźniowie) podlegają nietylko prawom i przepisom kraju tranzytowego w dziedzinie porządku i bezpieczeństwa publicznego, oraz przepisom sanitarnym (analogicznie do postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej i umów dodatkowych), ale także jurysdykcji i władzy policyjnej kraju tranzytowego t. j. Polski (art. 10). Postanowienie powyższe było koniecznem z uwagi na odrębny stan prawny tych osób.

Mianowicie Traktat Wersalski oraz Konwencja Tranzytowa Paryska przyznają Niemcom ogólnikowo wolność tranzytu o s ó b, towarów i t. d. Wykonywanie tego przewozu Konwencja Tranzytowa Paryska normuje w drodze szczegółowych postanowień, względnie przewiduje zawarcie oddzielnych umów. Tymczasem w sprawie przewozu więźniów, t. j. osób pozbawionych wolności na mocy zarządzenia władzy, niema w Konwencji Tranzytowej Paryskiej wyraźnych postanowień.

Ponadto art. 6 ust. 1 Konwencji Tranzytowej Paryskiej postanawia, że: „osoby, korzystające z tranzytu uprzywilejowanego będą mogły s w o b o d n i e przejeżdżać tranzytem (z wyjątkiem

---

[35] Oświadczenie rządowe z dnia 27 czerwca w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy, między Polską a Niemcami o przewozie więźniów między Prusami Wschodniemi i pozostałą częścią Niemiec przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska, podpisanej wraz z dwoma załącznikami w Berlinie, dnia 13 lutego 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 67/34, poz. 589).

wypadku popełnienia w kraju tranzytowym, podczas pobytu tamże, występku lub zbrodni), przyczem osoby te mają być przedmiotem specjalnej opieki ze strony kraju tranzytowego, t. j. Polski. Przepis ten nakłada na Polskę obowiązek dopilnowania, aby przejazd był swobodny, t. j. nieskrępowany przez nikogo, a więc ani przez współpodróżujących, ani przez jakiekolwiek organa. Wynika z tego, że konwencja nie przewiduje ograniczenia wolności osobistej podczas przejazdu przez Polskę nawet przez organa niemieckie (art. 1, 3, 4, 5, 6, 22, 28 i przepisy wyk. do art. 28).

Zagadnienie przewozu więźniów jeszcze się bardziej komplikuje w związku z postanowieniem art. 97 Konstytucji z dnia 17 marca 1921 r. Na zasadzie tego art. nikt w Polsce nie może być więziony bez nakazu właściwego sędziego, t. j. sędziego polskiego.

Pozbawienie więc wolności osobistej podróżnych przez konwój niemiecki podczas przejazdu przez terytorjum Polski, jest nietylko sprzeczne z powołanym artykułem Konstytucji polskiej, ale ponadto kolidowałoby z ustawą karną i mogłoby wywołać słuszną interwencję polskich organów policyjnych, a nawet spowodować doprowadzenie konwoju niemieckiego przed polskiego sędziego za bezprawne pozbawienie wolności osobistej (§§ 239 i 240 niemieckiej ustawy karnej, obowiązującej w tym czasie w zachodnich województwach).

W ten sposób odrębne uregulowanie tej kwestji okazało się koniecznem.

Inne postanowienia tej umowy nie odbiegają zasadniczo od analogicznych postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej, względnie umów dodatkowych.

Umowa o przewozie więźniów wypełnia lukę prawną w uregulowaniu tranzytu wschodnio-pruskiego przez Polskę i jest jeszcze jednym z dowodów lojalności Polski wobec swego zachodniego sąsiada, tej lojalności, której wyrazem są wszystkie umowy polsko-niemieckie, dotyczące zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prusom Wschodnim z resztą Niemiec.

CHARAKTERYSTYKA UMÓW O TRANZYCIE UPRZYWILEJOWANYM

Umowy berlińskie z 13 i 14 lutego 1933 r. są ostatniemi — o ile chodzi o chronologiczne przedstawienie przepisów, na podstawie których odbywa się tranzyt uprzywilejowany — w szeregu umów regulujących tranzyt niemiecki przez Polskę. Wszystkie te, analizowane w niniejszym rozdziale układy, konwencje, umowy i porozumienia tworzą

jednolity kodeks praw i obowiązków, które załatwiają ostatecznie niekiedy najdrobniejsze szczegóły, odnoszące się do kwestji zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z resztą Niemiec i to z uwzględnieniem najnowocześniejszych doświadczeń i zdobyczy w dziedzinie komunikacyjnej.

Analizowane wyżej umowy polsko-niemieckie są wykonywane przez Polskę w całej rozciągłości. W ciągu całego okresu czasu, od chwili wejścia w życie postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej, t. j. od czerwca 1922 r. do dnia dzisiejszego, Niemcy złożyli do Sądu Rozjemczego zaledwie cztery skargi, które ponadto nie dotyczą kwestyj zasadniczych[36].

Ta lojalność Polski wobec zachodniego sąsiada znajduje swój najlepszy wyraz w gotowości Rządu Polskiego przy zawieraniu Konwencji Tranzytowej Paryskiej, umów uzupełniających, oraz umów dodatkowych, do udzielania Niemcom coraz większych i obszerniejszych udogodnień i ułatwień w sprawie tranzytu wschodnio-pruskiego. Już sama nazwa „tranzyt uprzywilejowany“ wskazuje na charakter tej komunikacji (kolejowej, telegraficznej i telefonicznej), oraz na zapewnienie temu tranzytowi specjalnych udogodnień. Należy przytem podkreślić, że z udogodnień w tej komunikacji korzysta nietylko tranzyt właściwy, t. j. tranzyt wewnętrzny z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie, ale ponadto i tranzyt z zagranicy pozaniemieckiej przez Niemcy i Polskę do Prus Wschodnich i odwrotnie, t. zw. tranzyt mały, jak również i tranzyt z zagranicy pozaniemieckiej przez Niemcy, Polskę i Prusy Wschodnie do zagranicy pozawschodnio-pruskiej, czyli t. zw. tranzyt wielki. Te dwa ostatnie rodzaje przewozów tranzytowych, jak również i przewóz więźniów, nie zostały wyraźnie wymienione w zasadniczych postanowieniach Traktatu Wersalskiego, czy też Konwencji Tranzytowej Paryskiej. Mimo to jednak, Polska lojalnie uregulowała w drodze wzajemnego porozumienia i te rodzaje przewozów tranzytowych, zawierając z Niemcami odnośne umowy dodatkowe, przyznając nowe udogodnienia dla tranzytu wschodnio-pruskiego.

Ponadto Polska zgodziła się na wykonanie przewozów w komunikacji pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy Nie-

---

[36] Na podkreślenie zasługuje fakt, że 3 skargi niemieckie zostały złożone przez Niemcy do Sądu Rozjemczego w początku 1925 roku t. j. w czasie naprężonych stosunków polsko-niemieckich (w początku t. zw. „wojny celnej“), podczas gdy czwarta skarga przypada dopiero na 1930 r. t. j. dopiero po pięciu latach zgórą od złożenia pierwszej skargi.

mieckiej wszelkiemi innemi sposobami jak tranzyt uprzywilejowany. W tej sprawie Polska zawarła z Niemcami dwie umowy o charakterze uzupełniającym postanowienia dotychczas zawartych układów, konwencyj i umów, a które zostaną rozpatrzone w następnym rozdziale.

ROZDZIAŁ III

Tranzyt zwykły

Podział tranzytu na uprzywilejowany i zwykły został wprowadzony przez Konwencję Tranzytową Paryską z 1921 r. Układy i umowy przed konwencją paryską nie przeprowadzają powyższego rozróżnienia.

Z analizy postanowień konwencji paryskiej wynika, że tranzyt uprzywilejowany odbywa się zwartemi pociągami i to specjalnemi linjami kolejowemi. W odróżnieniu do tego uregulowania „tranzyt zwykły jest wykonywany wszystkiemi linjami kolejowemi, które zostały otwarte dla ruchu sąsiedzkiego i znajdują się na obszarze zachodnich województw Polski, obszarze gdańskim i obszarze Prus Wschodnich“ (art. 23). W ten sposób tranzyt zwykły może korzystać zarówno z dróg przeznaczonych dla tranzytu uprzywilejowanego, jak i z innych dróg kolejowych, które służą dla wzajemnej komunikacji sąsiedzkiej.

RUCH SĄSIEDZKI

Istotną cechą ruchu sąsiedzkiego jest możność przekroczenia granicy w komunikacji pomiędzy sąsiadującemi państwami. Przekroczenie granicy państwowej może się odbyć w komunikacji kolejowej tylko w pewnych, wyznaczonych dla tego celu miejscach; są to przeważnie stacje kolejowe, położone blisko granicy. W tym wypadku, kolejowy ruch sąsiedzki odbywa się w ten sposób, że wyznaczone pociągi miejscowe, względnie jeden lub parę wagonów pasażerskich, lub towarowych, przekraczają granicę polską, dochodząc do najbliższej polskiej stacji kolejowej. Na tej granicznej stacji odbywa się przejęcie wagonów niemieckich oraz odprawa paszportowa i celna, podróżnych i bagażu. Podróżni przesiadają do polskiego pociągu, udającego się w głąb kraju, przyczem traktowani są, z chwilą ukończenia odnośnych kontroli paszportowych i celnych, narówni z obywatelami polskiemi. Niekiedy podróżni nie przesiadają do pociągów polskich,

ale zato wagon osobowy zostaje doczepiony do polskiego pociągu. W tym wypadku sytuacja prawna podróżnych, korzystających z ruchu sąsiedzkiego, jest analogiczną.

Wagony towarowe, przychodzące na polską stację zdawczo-odbiorczą, po przyjęciu przez polski personel kolejowy, zostają doczepione do formującego się polskiego pociągu, udającego się w kierunku miejsca przeznaczenia przesyłek. Z chwilą przejęcia do przewozu tych wagonów kolejowych przez polski zarząd kolejowy, do całego transportu stosuje się prawa polskie bez żadnych ograniczeń analogicznie, jak do przewozów, wykonywanych przez koleje polskie wewnątrz kraju.

Formalnie w ruchu sąsiedzkim jest zupełnie obojętnem, dokąd dany transport ma być skierowany, czy do wewnątrz kraju, czy też do stacji granicznej, przeciwległej stacji nadawczej, gdyż dla tej komunikacji istotną jest kwestja, przez jaką stację graniczną może się odbywać ruch sąsiedzki. W ten sposób całe zagadnienie wzajemnego ruchu sąsiedzkiego oraz tranzytu zwykłego wydaje się być ograniczonem do tych kwestyj, które powstają przy wzajemnem zetknięciu się dwu zarządów kolejowych, a więc kwestyj, związanych z ruchem kolejowym pomiędzy stacjami granicznemi polskiemi i niemieckiemi. Należą do nich: sprawy technicznego uregulowania przekraczania granicy sąsiedniego państwa, odbioru i zdawania wagonów, ilości stacyj zdawczo-odbiorczych, personelu kolejowego i pomieszczeń służbowych etc.

W tych też ramach zostały zawarte polsko-niemieckie umowy o wzajemnym ruchu sąsiedzkim.

RUCH SĄSIEDZKI W ROZPORZĄDZENIU RADY MINISTRÓW

Pierwsze postanowienia, które dotyczą prowizorycznego uregulowania wzajemnego ruchu sąsiedzkiego między Polską a Niemcami, zostały wydane z konieczności, krótko po zmontowaniu polskiego aparatu administracyjnego na obszarze b. zaboru pruskiego. Odnośne przepisy znajdują się w dziale 2 rozporządzenia Rady Ministrów[37]. Postanowienia te dotyczą uregulowania spraw kolejowych, pocztowo-telegraficznych, paszportowych i celnych. W szczególności ruch sąsiedzki został uregulowany następująco:

[37] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1. IV. 1920 r. w przedmiocie tymczasowego uregulowania ruchu tranzytowego i sąsiedzkiego między Polską a Niemcami (Dz. U. R. P. nr. 30/20, poz. 433, z dnia 1 czerwca 1920 r.).

1. Przepisy kolejowe: ruch sąsiedzki osobowy, bagażowy i towarowy, jakoteż odprawa celna odbywały się od i do stacyj pogranicznych (art. 17), przyczem opłaty przejazdowe i przewozowe pobierano według taryf wewnętrznych w walucie polskiej od stacji i do stacji granicznej (art. 18). Wymiana wagonów towarowych odbywała się w naturze wagon za wagon, z uwzględnieniem rodzaju i nośności (art. 20).

2. Przepisy paszportowe: osoby, przekraczające granicę w ruchu sąsiedzkim, winny były posiadać dowody osobiste (paszport dyplomatyczny, paszport zagraniczny, lub przepustkę graniczną) z wizą polską (art. 24 i 25).

3. Przepisy celne: osoby, przekraczające granicę polską, podlegały zwykłym formalnościom celnym (art. 26). Towary i przesyłki pocztowe, przewożone przez granicę polską, podlegały odprawie celnej, według polskich ustaw i przepisów celnych.

Na podstawie tego rozporządzenia poszczególne polskie dyrekcje kolejowe wydały przepisy wykonawcze, załatwiające w szczegółach wprowadzenie zasad kolejowego ruchu sąsiedzkiego. Naprzykład wydane przez Dyrekcję P. K. P. Gdańsk obszerne przepisy tymczasowe z 15. IV. 1920 r.[38] otwierają dla osobowej komunikacji sąsiedzkiej, następujące przejścia graniczne: Miasteczko, Chojnice, Kętrzyn, Luzino, Tczew, Opalenie, Rogoźno, Szembruk, Zawada, Jamielnik, Radomno, Białogóra, Uzdów i Krasnołęka razem 14 stacyj, wobec 18 punktów granicznych Dyr. P. K. P. Gdańsk z Niemcami i Prusami Wschodniemi. Z tych przejść granicznych dla ruchu towarowego zostały wyznaczone następujące kolejowe stacje graniczne: Miasteczko, Chojnice, Luzino, Tczew, Opalenie, Jamielnik i Białogóra.

Powyższe zasady obowiązywały, aż do czasu wejścia w życie postanowień Umowy Gdańskiej z 31. VIII. 1922 r. t. j. do r. 1923. Zawarta w międzyczasie tymczasowa Umowa Warszawska z 13. XI. 1920 r., oraz Prowizorjum Warszawskie z 4. V. 1921 r., rozwijają niektóre postanowienia rozporządzenia Rady Ministrów w stosunku do ruchu tranzytowego (prawie wyłącznie tranzytu uprzywilejowanego), jednak i te umowy nie uwzględniają kwestyj, związanych z tranzytem niezwartych pociągów przez Polskę.

[38] Przepisy tymczasowe dla ruchu i obrotu handlowego pomiędzy Polską a Niemcami, Polską a obszarami plebiscytowemi Prus Wschodnich i Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem (Orędownik Urzędowy Dyr. P. K. P. Gdańsk nr. 45/20, p. 67).

TRANZYT ZWYKŁY W KONWENCJI TRANZYTOWEJ PARYSKIEJ

Dopiero Konwencja Tranzytowa Paryska wprowadza pojęcie tranzytu zwykłego, odróżniając go od t. zw. uprzywilejowanego. Mianowicie konwencja stwierdza, że „tranzyt zwykły wykonywany będzie wszelkiemi innemi sposobami, jak pociągi uprzywilejowane. — Odnośnie ruchu kolejowego, to linje otwarte dla ruchu sąsiedzkiego, przeznaczone będą dla tranzytu zwykłego" (art. 4, ust. 5 i 6). W ten sposób Konwencja Tranzytowa Paryska wyłącza z ogólnego ruchu sąsiedzkiego ten ruch kolejowy, który, idąc od stacji granicznej, położonej na zachodniej granicy Polski, kierowany jest do przeciwległej stacji kolejowej, położonej nad granicą Prus Wschodnich lub odwrotnie. Ten rodzaj ruchu sąsiedzkiego konwencja nazywa tranzytem zwykłym. Połączenie tych dwóch przeciwległych punktów granicznych komunikacją kolejową tworzy linję kolejową tranzytu zwykłego. Konwencja paryska postanawia, że tranzyt winien być wykonany na linji, stanowiącej najkrótszą komunikację pomiędzy niemiecką stacją nadawczą a stacją przeznaczenia. Jednakże podróżni mogą swobodnie wybierać drogę dla siebie samych, oraz dla swego bagażu. Pozatem poczta, przesyłki ekspresowe, towary pośpieszne, towary ulegające zepsuciu i zwierzęta muszą być wysyłane tak, aby korzystały z możności najbardziej dogodnego przejazdu (art. 22).

Tranzyt zwykły obejmuje stosunkowo nieznaczne ilości transportów, gdyż w myśl postanowień konwencji zwiększenie ruchu kolejowego w sposób wymagający częstszego uruchomiania stałych pociągów na linji, nieotwartej dla tranzytu uprzywilejowanego, zmusza zainteresowane zarządy kolejowe do porozumienia się, celem uregulowania tego ruchu, (postanowienia wykonawcze do art. 29, ust. 5). Oczywiście, że uregulowanie to byłoby dostosowane do zasad, przewidzianych dla tranzytu uprzywilejowanego, a omówionych w rozdziale poprzednim, wobec czego linja taka służyłaby także dla celów tranzytu uprzywilejowanego.

W związku z tem, że przejazd podróżnych tranzytem zwykłym odbywa się według zasad, stosowanych do obywateli polskich, należało dostosować do tego uregulowania również sprawy paszportowe i celne osób, przekraczających granicę Polski. To też konwencja paryska postanawia, że podróżni, korzystający z tranzytu zwykłego, winni posiadać karty tożsamości z ustaloną treścią (nazwisko, imię, miejsce

zamieszkania, stwierdzone obywatelstwo, podpis okaziciela i fotografja, oraz podpis urzędnika i pieczęć urzędu, wystawiającego kartę tożsamości) (art. 99). Karta tożsamości winna być zaopatrzona w wizę polską (art. 100). Funkcjonarjusze kolejowi, celni i pocztowi, jadący w sprawach służbowych, winni posiadać legitymację o ustalonym wzorze, bez wizy polskiej (art. 102).

Bagaże podróżnych, przejeżdżających tranzytem zwykłym, zostają oddzielone od innych bagażów w wagonie bagażowym i układane osobno. O ile ruch na to pozwala, bagaże, nadane przez podróżnych, zostają złożone na czas przejazdu w przedziale wagonu bagażowego zamkniętym, lub oplombowanym. W tym wypadku bagaże te są traktowane, jak bagaże, nadane do przewozu pociągami uprzywilejowanemi. Bagaże ręczne, należące do podróżnych, winny zawierać tylko przedmioty niezbędne do podróży. Towary, mające wartość handlową, nie mogą być przewożone tranzytem, jako ręczny bagaż i muszą być nadane, jako bagaż zarejestrowany. Ręczne bagaże poddawane są zwykłej rewizji celnej (postanowienia wykonawcze do art. 78—82).

URZĘDOWA OPINJA NIEMIECKA O TRANZYCIE ZWYKŁYM

Te nieliczne stosunkowo postanowienia Konwencji Tranzytowej Paryskiej, odnoszące się do tranzytu zwykłego, zostały przychylnie ocenione przez urzędową opinję niemiecką. Memorjał niemieckiego ministerstwa spraw zagranicznych, przedstawiony sejmowi Rzeszy, przy okazji ratyfikowania postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej[39], w sprawie tranzytu zwykłego, stwierdza m. in., co następuje:

„T. zw. ruch nieuprzywilejowany, pod którym należy rozumieć każdą inną komunikację tranzytową, odbywającą się poza uprzywilejowanemi pociągami i częściami pociągów, jest również wolny od cła, jednak podlega formalnościom celnym. Zupełnej wolności paszportowej chwilowo nie dało się przeprowadzić dla ruchu nieuprzywilejowanego; prawdopodobnem jest, że ten ruch osobowy będzie stosunkowo nieznaczny. Koszty wizy polskiej w tej komunikacji ogranicza konwencja do bardzo niskiej stawki (art. 100)".

[39] Reichstagsdrucksache Nr. 2191. Wahlperiode I, 1921. Denkschrift des Auswärtigen Amtes vom 15 Juni 1921 zum Entwurf eines Gesetzes betreffend das Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland. Auswärtiges Amt $\frac{\text{Nr. IV. Po. 9690}}{112487}$

W sprawach celnych, związanych z tranzytem zwykłym, memorjał podaje:

„Bagaż, nadany w komunikacji osobowej tranzytem zwykłym, może być traktowany tak samo, jak i w tranzycie uprzywilejowanym, o ile ruch kolejowy zezwala na umieszczenie bagażu w specjalnym wagonie zamkniętym plombą. Także i w innym wypadku zabezpieczenie celne nadanego bagażu odbywa się tylko przy pomocy papierów towarzyszących i na podstawie zwykłego obejrzenia. Wogóle komunikacja osobowa w tranzycie zwykłym podlega ogólnym postanowieniom o zabezpieczeniu celnem; w szczególności bagaż ręczny, który jednak nie może zawierać towarów handlowych, podlega zwykłemu oglądnięciu.

. . . .

Wogóle towary nie podlegają żadnej odprawie celnej. Kraj tranzytowy nie ma prawa, za wyjątkiem szczególnych wypadków, otwierania zamknięcia, lub dokonywania przeładunku towarów".

W kwestjach paszportowych, wynikających z tranzytu zwykłego, czytamy w memorjale:

„Tak zwany tranzyt nieuprzywilejowany nie mógł być postawiony pod względem techniczno-paszportowym narówni z tranzytem uprzywilejowanym. Podróżni wprawdzie nie potrzebują posiadać we wszystkich wypadkach paszportu, lecz tylko wykaz z określonym tekstem (art. 99), jednakże zaopatrzony w wizę właściwego przedstawicielstwa konsularnego kraju tranzytowego (art. 100, ust. 1).

Specjalne postanowienia o rodzajach udzielanych wiz oraz o załatwianiu podań o udzielenie wiz, jak również ustalenie niskich opłat za wizy, mają ułatwić wedle możności zaopatrzenie się w wizę (art. 100, ust. 2—4)".

KONIECZNOŚĆ ZAWARCIA UMÓW O KOMUNIKACJI SĄSIEDZKIEJ

Powyższe postanowienia Konwencji Tranzytowej Paryskiej miały być stosowane łącznie z ogólnemi zasadami, dotyczącemi wzajemnej komunikacji sąsiedzkiej, które wtedy jeszcze nie zostały zawarte.

Zawarcie z Niemcami Konwencji Tranzytowej Paryskiej w 1921 r. uczyniło sprawę bardziej aktualną i zawisłą od wzajemnego porozumienia stron, zainteresowanych w ruchu granicznym, gdyż w Konwencji Tranzytowej Paryskiej Polska zobowiązała się do „przewozu własnemi swojemi środkami przez obszar polskich województw zachodnich wszystkich transportów tranzytowych, doprowadzonych do sieci kolejowej polskiej, i to na kolejach pomiędzy Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec". Wobec tego kwestje, związane z odbiorem i zdaniem tych transportów musiały być uregulowane w czasie jaknajkrótszym.

Wprawdzie Polska przystąpiła w roku 1920 do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej z roku 1890 wraz z Konwencjami Dodatkowemi i uzupełniającemi, pochodzącemi z lat 1893—1907, jednak postanowienia tej konwencji mimo zmian, z jakiemi zostały włączone do Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r. — nie rozwiązywały należycie, jako zbyt ogólne, spraw techniczno-kolejowych, paszportowych i celnych przygranicznej komunikacji polsko-niemieckiej.

UMOWA GDAŃSKA

To też konieczność uregulowania kolejowego ruchu sąsiedzkiego spowodowała, że zarządy kolejowe polskie i niemieckie zawarły w dniu 31 lipca 1922 r. w Gdańsku umowę o ruchu sąsiedzkim[40]. Umowa ta ustala tymczasowe zasady otwarcia narazie następujących przejść kolejowych dla polsko-niemieckiego ruchu kolejowego: Boże Pole—Strzebielino, Firchau—Chojnice, Piła—Kaczory, Krzyż—Drawski Młyn, (Schwiebus) Stentsch—Zbąszyn, (Cylichowa) Babimost—Zbąszyn, Wschowa—Leszno, Wehrse—Rawicz, Stramburek (Korsenz)—Rawicz, Militsch (Frejno)—Zduny, (Byczyna) Costau—Łęka (Hanulin), Zawisna—Praszka, Malbork—Szymonowo—Tczew, Iława—Jamielnik, Iława—Rakowice, Prostki—Grajewo, razem 16 przejść granicznych, z których jedno (Prostki—Grajewo) umożliwia komunikcję Prus Wschodnich z Rosją Sowiecką przez Polskę.

Umowa ta zawiera 56 paragrafów. Zawarta była na jeden rok od czasu uzyskania mocy prawnej, t. j. na okres krótkiego prowizorjum, w czasie którego miała być zawartą umowa międzypaństwowa i obowiązywała od stycznia 1923 r. Jednak prowizorjum to przeciągnęło się, wobec czego umowa była przedłużana w drodze wymiany not. Ponieważ zawarcie umowy międzypaństwowej w tej kwestji było możliwe dopiero z chwilą podjęcia rokowań gospodarczych z Niemcami, w rezultacie Umowa Gdańska obowiązywała do czasu wejścia w życie Umowy Berlińskiej, t. j. do dnia 1 czerwca 1927 r.

---

[40] Umowa zawierająca tymczasowe zasady otwarcia narazie następujących przejść kolejowych dla polsko-niemieckiego ruchu kolejowego: Boże Pole—Strzebielino, Firchau—Chojnice, Piła—Kaczory, Krzyż—Drawski Młyn, (Schwiebus) Stentsch—Zbąszyn, (Cylichowa) Babimost—Zbąszyn, Wschowa—Leszno, Wehrse—Rawicz, Stramburek (Korsenz)—Rawicz, Militsch (Frejno)—Zduny, (Byczyna) Costau—Łęka (Hanulin), Zawisna—Praszka, Malbork—Szymonowo—Tczew, Iława—Jamielnik, Iława—Rakowice, Prostki—Grajewo, zawarta w Gdańsku w dniu 31 lipca 1922 r.

Umowa Gdańska regulowała tymczasowo sprawy personalne i językowe personelu, służby dworcowej i pociągowej, ustalenia rozkładów jazdy, korzystania, utrzymania i rozbudowy urządzeń stacyjnych, przekraczania granicy przez personel stacyjny, pociągowy i celny, załatwiała sprawy dotyczące ruchu kolejowego pomiędzy stacjami granicznemi, kontroli celnej i paszportowej, pomocy w razie nieszczęśliwych wypadków, zdawania i odprawy pociągów, odszkodowania w razie wypadków, oraz zawierała postanowienia dotyczące taryf kolejowych. Ponadto zawierała poprawki do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej, zmieniające i uzupełniające niektóre jej artykuły. W postanowieniach końcowych tymczasowa Umowa Gdańska regulowała sprawę języka urzędowego, wprowadzając pełne równouprawnienie języka polskiego w korespondencji i przy czynnościach urzędowych urzędników obydwu zarządów kolejowych. Dalej zawierała postanowienia, dotyczące zawarcia miejscowych umów dodatkowych, pomiędzy poszczególnemi stacjami zdawczo-odbiorczemi (par. 49). Spory, wynikające z Umowy Gdańskiej, zostały oddane rozstrzygnięciu sądu polubownego, składającego się z superarbitra i 2 sędziów polubownych, jednego polskiego i jednego niemieckiego, wyznaczanych przez rządy obu stron. Superarbitra wyznaczały na czas trwania umowy rządy polski i niemiecki, we wspólnem porozumieniu. W razie braku zgody, co do osoby superarbitra, miał być proszony Prezydent Szwajcarskich Kolei Związkowych o wyznaczenie superarbitra z pośród obywateli jednego z krajów neutralnych podczas wojny 1914—1920.

Postanowienia tymczasowej Umowy Gdańskiej dotyczyły również obszaru Górnego Śląska.

UMOWA BERLIŃSKA

Tymczasowa Umowa Gdańska przestała obowiązywać z chwilą wejścia w życie Umowy Berlińskiej z 27 marca 1926 r.[41], zawartej „celem uregulowania komunikacji kolejowej między Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem z jednej strony a Niemcami z drugiej strony“.

Umowa składa się z 44 artykułów, protokółu końcowego i załączników A, B, C, D, zawierających m. in. wykaz mostów przeciętych granicą państwową i wzory druków, oraz z załącznika E,

[41] Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Berlinie dnia 27 marca 1926 r. (Dz. U. R. P. nr. 48/27, poz. 433).

zawierającego postanowienia szczególne, dotyczące odprawy celnej i rewizji paszportowej na polskiej stacji zdawczo-odbiorczej Gardeja.

Postanowienia Umowy Berlińskiej odnoszą się do komunikacji osobowej, bagażowej i towarowej pomiędzy Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem z jednej strony a Niemcami z drugiej strony, na szlaku kolejowym pomiędzy granicą państwową a stacją zdawczo-odbiorczą. Do tej komunikacji są ponadto stosowane postanowienia umów i taryf, zawartych pomiędzy stronami oraz postanowienia tych międzynarodowych konwencyj, do których przystąpiły umawiające się państwa, wreszcie ustawy i przepisy każdego państwa na jego obszarze.

Umowa Berlińska w niczem nie narusza postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 21. IV. 1921 r. oraz postanowień Konwencji Górnośląskiej z 15 maja 1922 r.[42]. W wypadku wygaśnięcia mocy obowiązującej Konwencji Górnośląskiej, wchodzą w jej miejsce postanowienia Umowy Berlińskiej. Osoby trzecie nie mogą wysnuwać żadnych praw dla siebie z Umowy Berlińskiej (art. 1).

KWESTJE KOLEJOWE

Postanowienia Umowy Berlińskiej regulują następujące kwestje k o l e j o w e:

1. Sprawność komunikacji kolejowej zarówno tranzytowej, jak i sąsiedzkiej została w wysokim stopniu zwiększona przez wprowadzenie perjodycznych konferencyj rozkładów jazdy, na których zarządy kolejowe polskie i niemieckie wzajemnie uzgadniają czas przybycia pociągów na stację zdawczo-odbiorczą i ustalają czas, przeznaczony na zdanie i odbiór pociągów i wagonów tranzytowych przez odnośny personel kolejowy (art. 2).

2. Umowa ustala ostatecznie ilość przejść kolejowych zdawczo-odbiorczych dla ruchu tranzytowego i sąsiedzkiego. Ustalono 17 granicznych stacyj zdawczo-odbiorczych, a mianowicie:

dla przejścia kolejowego:	stacja zdawczo-odbiorcza:
Strzebielino—Boże Pole	Boże Pole
Chojnice—Firchau	Chojnice
Kaczory—Piła	Piła
Drawski Młyn—Krzyż	Krzyż

[42] Konwencja niemiecko-polska, dotycząca Górnego Śląska, podpisana w Genewie dnia 15 maja 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 44/22, poz. 370 i 371 oraz załącznik).

Zbąszyń—Nowy Zbąszyn	Zbąszyn
Leszno—Wschowa	Wschowa
Rawicz—Wehrse	Rawicz
Rawicz—Korsenz	Rawicz
Zduny—Frejno	Zduny
Pawłów—Międzybórz	Międzybórz
Łęka—Costau	Hanulin
Tczew—Szymonowo—Malbork	Malbork
Gardeja—Dianenberg	Gardeja
Jamielnik—Iława	Iława
Rakowiec—Iława	Iława
Grajewo—Prostki	Grajewo
Raczki—Czymochy	Raczki

Z tego 9 stacyj zdawczo-odbiorczych po polskiej i 8 stacyj zdawczo-odbiorczych po niemieckiej stronie. Z tych stacyj Grajewo i Raczki służą dla komunikacji Prus Wschodnich z Rosją i Ukrainą przez Polskę. Umowa stanowi, że prócz tych przejść, dla komunikacji kolejowej górnośląskiej służą ponadto przejścia wymienione w konwencji genewskiej z 15. V. 1922 r., dotyczącej Górnego Śląska.

Wzajemnem porozumieniem się obydwu rządów mogą być wyznaczone, zamiast wyżej wymienionych stacyj, inne stacje zdawczo-odbiorcze, położone bliżej granicy polsko-niemieckiej. Protokół końcowy do art. 3 i 41 postanawia, że wymienione przejścia graniczne miały być otwarte jaknajprędzej, skoro tylko zostanie zawarta dla nich kolejowa umowa dodatkowa, regulująca specjalne warunki miejscowe. Protokół końcowy zawiera ponadto następujące sugestje, dotyczące otwarcia dalszych przejść kolejowych dla ruchu sąsiedzkiego i tranzytowego:

a) otwarcia przejścia kolejowego Perzów—Syców, po wybudowaniu kolei Perzów—Lublin;

b) zadośćuczynienia potrzebie stworzenia bezpośredniego połączenia Poznania z Piłą (Schneidemühl), przez wybudowanie łącznicy z Dziembówka do Kaczor;

c) otwierania z biegiem czasu i w miarę potrzeby jeszcze innych przejść kolejowych, prócz wymienionych wyżej, przyczem strony umawiające się mają swoje wnioski traktować w sposób najbardziej przychylny na drodze przepisanej (art. 41 i przepisy wykonawcze).

Państwowa władza zwierzchnia na stacjach kolejowych zdawczo-odbiorczych i na szlakach od granicy do stacyj zdawczo-odbiorczych należy do tego państwa, na którego terenie znajdują

się odnośne szlaki i stacje. Następne postanowienia w sprawach kolejowych regulują kwestje stacyj zdawczo-odbiorczych, utrzymania budowli, urządzeń oraz praw własności.

MIEJSCOWE UMOWY DODATKOWE

Kwestje lokalne przekazano do załatwienia w miejscowych umowach dodatkowych, w drodze bezpośredniego porozumienia się odnośnych zarządów kolejowych. Powyższe umowy dodatkowe zostały zawarte dla następujących stacyj zdawczo-odbiorczych:

1. umowa dodatkowa, zawarta w Krzyżu dnia 21. 9. 1927 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Krzyż (Kreuz);
2. umowa dodatkowa, zawarta w Zbąszyniu dnia 23. 9. 1926 r., uzupełniona w Poznaniu dnia 22. XI. 1927 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Zbąszyń;
3. umowa dodatkowa, zawarta we Wschowej dnia 5. X. 1926 r., uzupełniona w Poznaniu dnia 22. XI. 1927 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Wschowa;
4. umowa dodatkowa, zawarta w Chojnicach dnia 8. X. 1926 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Chojnice;
5. umowa dodatkowa, zawarta w Pile dnia 9. X. 1926 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Piła;
6. umowa dodatkowa, zawarta w Szczecinie dnia 29. X. 1926 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Boże Pole;
7. umowa dodatkowa, zawarta w Malborku dnia 20. XI. 1926 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Malbork;
8. umowa dodatkowa, zawarta w Malborku dnia 20. XI. 1926 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Iława;
9. umowa dodatkowa, zawarta w Poznaniu dnia 25. V. 1927 r., uzupełniona we Wrocławiu dnia 10. VI. 1931 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Zduny;
10. umowa dodatkowa, zawarta w Poznaniu dnia 25. V. 1927 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Rawicz;
11. umowa dodatkowa, zawarta w Królewcu dnia 18. VI. 1927 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Gardeja;
12. umowa dodatkowa, zawarta we Wrocławiu dnia 2. V. 1928 r., dla stacji zdawczo-odbiorczej Międzybórz.

Pozatem zawarto jeszcze umowy dodatkowe dla stacyj zdawczo-odbiorczych 13. Grajewo, 14. Raczki i 15. Łęka. Umowa dodatkowa dla stacji zdawczo-odbiorczej 16. Rawicz, przy przejściu kolejowem Rawicz—Wehrse, znajduje się obecnie w stadjum zawarcia.

Sprawy lokalne górnośląskich przejść granicznych regulują postanowienia konwencji genewskiej z dnia 15. V. 1922 r. Miejscowe umowy dodatkowe dotychczas nie zostały zawarte.

Powyższe miejscowe umowy dodatkowe zawierają postanowienia dodatkowe do Umowy Berlińskiej z 27 marca 1926 r. o wzajemnej komunikacji sąsiedzkiej oraz do konwencji paryskiej z dnia 21. IV. 1921 r. w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec. Umowy mają charakter typowy i regulują m. in. następujące kwestje:

a) technikę ustalania rozkładów jazdy i związane z tem kwestje;

b) administrację i rozdział odcinków granicznych, sporządzanie planów i oddania pomieszczeń do użytku obcych zarządów kolejowych oraz kwestje, związane z pobytem obcego personelu na stacjach zdawczo-odbiorczych;

c) techniczne ruchu kolejowego, tranzytowego, sąsiedzkiego, służby przetokowej, odbioru i przekazywania towarów, drobnicy, sporządzania wykazów wagonowych i t. p.;

d) właściwości urzędów oraz rozgraniczenia kompetencji;

e) pomocy przy wykonywaniu służby przez obcych urzędników, oraz wzajemnej pomocy przy nieszczęśliwych wypadkach kolejowych;

f) rozrachunków pomiędzy stacjami zdawczo-odbiorczemi, rozrachunków z tytułu ruchu pociągów, najmu urządzeń i taboru kolejowego.

Umowy dodatkowe mogą być zmienione, względnie podlegają rewizji, na zasadach Umowy Berlińskiej z dnia 27. III. 1926 r. Spory, wynikłe z umów dodatkowych, są przedstawiane do załatwienia centralnym zarządom kolejowym. Umowy dodatkowe obowiązują po zatwierdzeniu przez Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, oraz przez główny zarząd Reichsbahngesellschaft w Berlinie i wchodzą w życie, oraz tracą moc łącznie z główną Umową Berlińską. W razie utraty mocy obowiązującej umowy dodatkowej dla komunikacji kolejowej sąsiedzkiej, zachowuje ona *ipso facto* odpowiednią ważność dla komunikacji tranzytowej, wykonywanej na zasadzie Konwencji Tranzytowej Paryskiej, aż do czasu zawarcia w tym względzie osobnej umowy.

Umowy dodatkowe są zawierane w dwu językach — polskim i niemieckim, zgodnych co do treści i mocy obowiązującej.

INNE POSTANOWIENIA UMOWY BERLIŃSKIEJ

3. W kwestji języka urzędowego Umowa Berlińska wprowadza zasadę pełnego uprawnienia obydwu języków, polskiego i niemieckiego, nietylko w stosunku do zawieranych umów, lecz także i w stosunku do pisemnego i ustnego porozumiewania się personelu kolejowego, podczas wykonywania czynności służbowych. W szczególności językiem urzędowym jest polski, względnie niemiecki, zależnie od tego, czy stacja zdawczo-odbiorcza (kryterjum terytorjalne) znajduje się na polskiem, czy na niemieckiem terytorjum; w korespondencji pisemnej wszelkiego rodzaju obowiązuje język kraju wysyłającego.

Następnie Umowa Berlińska reguluje sprawy:

4. Podziału kompetencji pomiędzy urzędami, oraz

5. Personalne, dotyczące wzajemnego uregulowania stosunku służbowego odnośnego personelu zarówno jednej, jak i drugiej strony, ich rodzin, służby, ochrony w czasie służby, opieki w czasie choroby, opieki społecznej i t. p.

6. Techniczne ruchu kolejowego. W przeciwieństwie do praktyki, stosowanej na mocy rozporządzenia Rady Ministrów, zarówno tymczasowa Umowa Gdańska z 1922 r., jak i Umowa Berlińska z 1927 r. przewidują, że ruch pociągów od granicy państwa do stacji zdawczo-odbiorczej prowadzi zarząd sąsiedni. Służbę kolejową na szlaku między granicą a stacją zdawczo-odbiorczą wykonywuje zasadniczo zarząd miejscowy z wyjątkiem służby zdawania i odbioru wagonów i towarów; o ile nastąpi w tym względzie osobne porozumienie, zarząd miejscowy załatwia również i służbę ekspedycyjną. Szczegóły tych kwestyj regulują miejscowe umowy dodatkowe. O zmianach przepisów ruchu, oraz zmianach w urządzeniach na stacji zdawczo-odbiorczej zarząd sąsiedni musi być zawczasu powiadomiony. Pociągi muszą być zawczasu zgłaszane do ruchu. Postanowienia, dotyczące ruchu, regulują ponadto sprawę udzielania wzajemnej pomocy w razie nieszczęśliwych wypadków oraz usuwania przeszkód w ruchu, sprawę utrzymania urządzeń dla ruchu kolejowego, czasu urzędowania, oraz sprawę przesyłek służbowych i t. p.

7. Sprawę odszkodowań za wypadki przy prowadzeniu pociągów, rozrachunków pomiędzy zainteresowanemi zarządami z tytułu różnych należności, wyrównania tych świadczeń, rozrachunków z opłat, podatków i danin i t. p.

Prócz tego umowa załatwia cały szereg spraw technicznych, odnoszących się do zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji kolejowej.

REWIZJA I ZMIANA UMOWY BERLIŃSKIEJ

Rewizja oraz zmiany Umowy Berlińskiej i postanowień wykonawczych odbywają się według następujących zasad:

1. Postanowienia umowy mogą być zmienione na wniosek strony, przedstawiony tylko raz jeden w ciągu roku kalendarzowego. Strona, żądająca zmiany, winna przedłożyć projekt, w sprawie którego strona przeciwna powinna w ciągu 2 miesięcy zająć stanowisko i przedłożyć ewentualnie kontrprojekt. Następnie rozpoczynają się rokowania.

2. Zmiana postanowień wykonawczych może odbyć się każdego czasu na żądanie jednej ze stron; zmiana postanowień wykonawczych z dziedziny techniczno-kolejowej odbywa się na mocy wzajemnego porozumienia centralnych zarządów kolejowych polskich i niemieckich.

SĄD ROZJEMCZY

Spory, wynikające z umowy głównej, względnie z umów dodatkowych, rozstrzyga ostatecznie Sąd Rozjemczy w składzie 3 osób: przewodniczącego, wybieranego przez strony na 1 rok, oraz 2 sędziów, powołanych przez zainteresowane państwa z grona swych obywateli. W razie braku zgody, co do osoby przewodniczącego, mianuje go Prezydent Szwajcarskich Kolei Związkowych z fachowców swego kraju. Sąd Rozjemczy zbiera się tylko od wypadku do wypadku. Jeżeli powstaną spory, które dotyczą komunikacji tranzytowej, właściwym jest Niemiecko-Polsko-Gdański Sąd Rozjemczy dla Spraw Tranzytowych w Gdańsku, który ma prawo rozstrzygać także o właściwości, w wypadku zaczepienia tego faktu przez jedną ze stron. Przy sporach, w których zainteresowane są tylko Wolne Miasto Gdańsk i Niemcy, zamiast sędziego Polaka wchodzi gdańszczanin. O procedurze i miejscu rozprawy sądu rozstrzyga przewodniczący.

Protokół końcowy zawiera postanowienia, tyczące się wejścia w życie postanowień umowy na niektórych stacjach zdawczo-

odbiorczych. Postanowienia Umowy Berlińskiej weszły w życie z dniem 1 czerwca 1927 r.[43] (art. 44).

GARDEJA

Odrębnie została uregulowana sprawa stacji zdawczo-odbiorczej w Gardei. Mianowicie w sprawie korzystania z dworca w Gardei i dostępu do niego od strony niemieckiego terytorjum, został podpisany w Poznaniu w dniu 6. VI. 1921 r. specjalny układ, który miał wygasnąć najpóźniej w dniu 9 czerwca 1925 r. Na mocy wymiany not układ ten przedłużono do dnia 1 lipca 1927 r., t. j. do czasu wejścia w życie postanowień załącznika E do Umowy Berlińskiej, oraz wprowadzenia postanowień miejscowej umowy dodatkowej.

Układ ten składa się ze wstępu i 13 artykułów. Był on wywołany faktem przyznania Polsce, przy ustaleniu granicy polsko-niemieckiej, dworca kolejowego w Gardei, z jednoczesnem zapewnieniem mieszkańcom miejscowości Garnsee prawa korzystania z polskiej stacji kolejowej, do czasu wybudowania niemieckiego dworca kolejowego. Układ ustalał warunki tego korzystania. W tym celu w pewnych godzinach część dworca w Gardei i linja kolejowa, prowadząca do granicy niemieckiej, były oddawane bez odszkodowania do wyłącznego użytku władz kolejowych niemieckich. Osoby, korzystające ze stacji kolejowej, wolne były od opłat celnych za wiezione towary, urzędnicy eksponowani, nawet w razie popełnienia przestępstw na terenie Polski, byli wydawani władzom niemieckim. Układ podawał warunki ekspedycji towarów. Przewidywał oddanie urzędnikom niemieckim niezbędnych ubikacyj, oraz przyznawał polskiemu personelowi kolejowemu prawo dostępu do sygnału odległościowego, położonego na terytorjum niemieckiem. W roku 1922 Niemcy wymianą not zrezygnowali z używania nazwy Garnsee, na korzyść polskiej nazwy Gardeja [**21**].

Powyższy układ został zmieniony postanowieniami Umowy Berlińskiej wraz z załącznikiem E do tej umowy, oraz miejscową umową dodatkową, zawartą w dniu 18. VI. 1927 r. w Królewcu.

Postanowienia załącznika E, oraz miejscowej umowy dodatkowej, regulują kwestje techniczne ruchu kolejowego, paszportowe, celne, bezpieczeństwa i porządku publicznego, pocztowe i tele-

---

[43] Oświadczenie rządowe z dnia 20 maja 1927 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy między Reczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisanej w Berlinie w dniu 27 marca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 40/27, poz. 431).

graficzne w sposób, mający na celu umożliwienie ludności miejscowości Garnsee (znajdującej się w Prusach Wschodnich) korzystanie z dworca polskiego w Gardei, i weszły w życie w dniu 1 czerwca 1927 r., razem z postanowieniami Umowy Berlińskiej.

URZĘDOWA OPINJA NIEMIECKA O UMOWIE BERLIŃSKIEJ z 1926 r.

Postanowienia Umowy Berlińskiej z 1926 r. znalazły należyty odgłos w Niemczech. Opinja urzędowych sfer niemieckich, reprezentowana przez ministerstwo spraw zagranicznych, wyraża się w odnośnym memorjale[44], przedstawionym sejmowi Rzeszy przy okazji ratyfikacji, bardzo przychylnie o postanowieniach Umowy Berlińskiej.

I tak np. w sprawie zawarcia tej umowy m. in. czytamy:

„Komunikacja kolejowa pomiędzy Niemcami, Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem odbywała się dotychczas na podstawie umowy tymczasowej, zawartej w sierpniu 1922 r. przez odnośne zarządy kolejowe. Podpisana obecnie umowa państwowa wchodzi w miejsce tej umowy tymczasowej, staje się więc ostatecznem uregulowaniem komunikacji kolejowej z państwa do państwa".

Odnośnie wykonania zobowiązań tranzytowych m. in. czytamy:

„Art. 2 stanowi, że strony umawiające się zobowiązane są do rozwinięcia zarówno ruchu sąsiedzkiego, jak i ruchu tranzytowego, stosownie do potrzeb komunikacyjnych".

W sprawie przejść granicznych memorjał m. in. podaje:

„Szczególnie ważnym jest art. 3, który podaje, które przejścia graniczne są wyznaczone między Niemcami z jednej strony a Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem z drugiej strony, oraz na jakich stacjach ma się odbywać przejście ruchu z jednego zarządu kolejowego na drugi.

. . . .

Od urządzenia t. zw. wspólnych dworców granicznych wstrzymano się ze względu na nadzwyczaj wysokie koszta i przewidziano jedynie tylko stacje zdawczo-odbiorcze. Ustalenie stacyj zdawczo-odbiorczych odbyło się pod tym kątem widzenia, że prawie taka sama ilość tych stacyj znajduje się na niemieckiem, jak i na polskiem terytorjum, przyczem (ze względu na celowość) uwzględniono wielkość

[44] Reichstagsdrucksache No. 2571. (Wahlperiode III, 1924). Denkschrift des Auswärtigen Amts zum Entwurf eines Gesetzes betreffend das Abkommen vom 27 März 1926 über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland einerseits, Polen und der Freien Stadt Danzig andererseits. — (Auswärtiges Amt IV. Po. 8852).

obecnie istniejących stacyj i ich wyposażenie w urządzenia przeładowcze...

. . . .

Prawdą jest, że według art. 3 umowy wiele przejść granicznych, które dotychczas nie były przeznaczone dla ruchu kolejowego, ma być otwartych obecnie. W Protokóle Dodatkowym, podpisanym razem z umową ustalono, że nowe przejścia graniczne winny być otwarte w ciągu jednego roku od ratyfikacji umowy. Są to:

1. Przejście graniczne Międzybórz—Pawłów na Śląsku, które przedstawia znaczne skrócenie drogi kolejowej pomiędzy Wrocławiem a Warszawą.

2. Przejście Dianenberg—Gardeja w Prusach Wschodnich, które na mocy specjalnej umowy dotychczas było otwarte dla ruchu lokalnego miasta Gardei, i

3. Również w Prusach Wschodnich położone przejście graniczne Czymochy—Raczki, które przedstawia znaczne zmniejszenie odległości dla komunikacji Prus Wschodnich z graniczącemi obszarami południowo-wschodniej Polski.

Oprócz tego przewidziano w Protokóle Dodatkowym, że przejście graniczne Syców—Perzów, znajdujące się na Śląsku, będzie otwarte z chwilą, gdy zostanie wybudowana, projektowana obecnie przez Polskę, łącznica kolejowa z Perzowa do Lublina i że Polska uwzględni potrzeby komunikacyjne Prus Zachodnich przez wybudowanie jeszcze nie istniejącego obecnie bezpośredniego połączenia z Piły do Poznania, a to przez wybudowanie łącznicy omijającej z Dziembówka, położonego na linji kolejowej Piła—Poznań, do Kaczor".

W sprawie równouprawnienia języka polskiego i niemieckiego przy czynnościach urzędowych, wynikających z Umowy Berlińskiej m. in. czytamy:

„W zasadzie przy ustnem porozumiewaniu się urzędników jest stosowany ten język, który w danej miejscowości jest językiem urzędowym. Przewidziano jednak wyjątki od tej zasady dla urzędników jednego i tego samego państwa, którzy na obszarze sąsiedniego państwa mogą posługiwać się w czasie wykonywania czynności urzędowych swoim własnym językiem. Ze względu na technikę ruchu przewidziano ponadto specjalne uregulowanie sprawy stosowania obcego języka w postępowaniu przy zgłaszaniu pociągów do ruchu".

Odnośnie spraw celnych i paszportowych memorjał m. in. podaje:

„Odprawa celna i rewizja paszportowa na granicy odbywają się oddzielnie na dworcach granicznych każdej strony, tak że każde państwo wykonywuje te czynności na swojem terytorjum. Art. 21 ustala, na których dworcach granicznych ma się odbywać odprawa celna i rewizja paszportowa".

W sprawach związanych z ułatwieniami dla funkcjonarjuszów niemieckich czytamy, co następuje:

„Przy przekraczaniu granicy przez tych funkcjonarjuszów będą wprowadzone przepisy ulgowe, przyczem przyjęto rozróżnienie pomiędzy funkcjonarjuszami, którzy urzędują w państwie sąsiedniem przejściowo, a funkcjonarjuszami, którzy mieszkają w państwie sąsiedniem łącznie z członkami swej rodziny. Ułatwienia stosuje się także przy odprawie celnej przewożonych przez funkcjonarjuszów przedmiotów, oraz ewent. przewożonych przedmiotów gospodarstwa domowego. Także i w dziale ubezpieczeń socjalnych oraz zabezpieczenia od nieszczęśliwych wypadków i ubezpieczenia na wypadek choroby zostały również przewidziane niezbędne postanowienia".

Powyższa urzędowa ocena postanowień Umowy Berlińskiej wykazuje jasno i wyraźnie te udogodnienia, które Polska przyznała swemu zachodniemu sąsiadowi.

CHARAKTERYSTYKA UMOWY BERLIŃSKIEJ

Umowa Berlińska z 1926 r. odnosi się przedewszystkiem do uregulowania spraw technicznych, związanych z wzajemnym ruchem sąsiedzkim. Postanowienia jej jednakże, w związku z Konwencją Tranzytową Paryską, nietylko, że regulują wschodnio-pruski tranzyt zwykły, ale odnoszą się również do uregulowania kwestyj techniczno-ruchowych i komunikacji kolejowej uprzywilejowanej.

Do takich kwestyj technicznych, związanych ściśle z tranzytem wschodnio-pruskim, należą przedewszystkiem sprawy językowe, ilości kolejowych przejść granicznych, oraz uregulowanie kwestyj, związanych z przekraczaniem granicy polsko-niemieckiej, zarówno przez podróżnych, ich bagaż, towary i pocztę, jak i personel kolejowy niemiecki, względnie polski. Następnie do kwestyj tych należy cały szereg spraw, związanych z przekazywaniem tranzytowego taboru kolejowego przez zarząd kolei niemieckich zarządowi polskiemu lub odwrotnie. Prócz tego do kwestyj tych należą również sprawy konserwacji i utrzymania urządzeń kolejowych, torów i nawierzchni kolejowej na odcinkach przygranicznych, ruchu na tych odcinkach, rozrachunku za przewozy, ustalenia odpowiedzialności w razie zaginięcia, lub uszkodzenia towarów, względnie odpowiedzialności za nieszczęśliwe wypadki, pomocy w razie ewentualnych wypadków w ruchu kolejowym etc.

Wszystkie te kwestje załatwia ostatecznie Umowa Berlińska z 1926 r., która w ten sposób, nie zatracając swego zasadniczego cha-

rakteru, dotyczącego uregulowania polsko-niemieckiego ruchu sąsiedzkiego, faktycznie swemi postanowieniami uzupełnia zasadniczą umowę tranzytową w dziedzinie ruchu kolejowego.

CHARAKTERYSTYKA UMÓW REGULUJĄCYCH TRANZYT ZWYKŁY

Umowa Berlińska kończy — o ile chodzi o genezę zagadnienia związanego z uregulowaniem nieuprzywilejowanej komunikacji kolejowej — ten kompleks umów odnoszących się do załatwienia sprawy t. zw. tranzytu zwykłego. Począwszy od postanowień rozporządzenia Rady Ministrów aż do Umowy Berlińskiej, daje się zauważyć coraz precyzyjniejsze ujęcie wzajemnych praw i obowiązków, wynikających z zobowiązań, dotyczących zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z Niemcami, oraz Polski z W. M. Gdańskiem, w tranzycie przez Polskę, względnie przez Prusy Wschodnie.

Wprawdzie rozpatrzone w niniejszym rozdziale umowy polsko-niemieckie fragmentarycznie regulują sprawy związane z tranzytem, niemniej jednak postanowienia ich ustalają zasady, na jakich może się odbywać i odbywa się komunikacja kolejowa pomiędzy Niemcami a Polską, oraz Niemcami i Prusami Wschodniemi przez Polskę. To — w przeważnej mierze — techniczne uregulowanie kwestyj związanych z ruchem kolejowym, stanowi podstawę wzajemnego ruchu komunikacyjnego; dopiero na tem tle postanowienia, dotyczące tranzytu uprzywilejowanego i zwykłego, mogą być i są wykonywane bez jakichkolwiek tarć i przeszkód, co też i dotychczasowa praktyka potwierdziła w całej rozciągłości.

Tranzyt zwykły — z natury rzeczy — nie jest jakimś odrębnym rodzajem komunikacji wschodnio-pruskiej. Jest to tylko forma tej komunikacji, która znajduje zastosowanie w pewnych warunkach przy przewozie osób i towarów z Niemiec do Prus Wschodnich, względnie z Polski do W. M. Gdańska i odwrotnie.

To też analizowane w tym rozdziale fragmentaryczne postanowienia muszą być rozpatrywane łącznie z postanowieniami zasadniczemi, oraz postanowieniami, dotyczącemi tranzytu uprzywilejowanego. W tem oświetleniu znaczenie rozpatrzonych wyżej umów, dotyczących tranzytu zwykłego, jest specjalnie doniosłe, wykazuje bowiem wyraźnie daleko posuniętą lojalność Polski wobec Niemiec, którym Polska, jak wynika z wyżej zanalizowanych

umów, przyznała tak daleko idące udogodnienia dla komunikacji wschodnio-pruskiej.

* * *

Sprawa zapewnienia wolności komunikacyjnej Prus Wschodnich z resztą Niemiec przez terytorjum Polski staje się bardzo złożonem zagadnieniem. W ciągu 14 lat od zaistnienia tej kwestji zostało zawarte w tej sprawie około 17 układów, konwencyj, umów i porozumień polsko-niemieckich i około 17 porozumień technicznych w formie dodatkowych umów miejscowych, zawartych przez polskie i niemieckie zarządy kolejowe. Wszystkie te układy, konwencje, umowy i porozumienia, jak wykazała przeprowadzona analiza, są powiązane ze sobą w jedną jakgdyby całość uprzywilejowań, z jakich korzysta tranzyt wschodnio-pruski. Tworzą one, razem wziąwszy, cały system udogodnień i uprzywilejowań, na podstawie których w ciągu całego szeregu lat odbywała się i odbywa, bez jakichkolwiek przeszkód, wschodnio-pruska komunikacja lądowa i wodna poprzez polskie terytorjum.

Sam fakt zawarcia tak wielkiej ilości umów polsko-niemieckich wskazuje zupełnie wyraźnie na lojalność Polski wobec swego zachodniego sąsiada — lojalność udokumentowaną i stwierdzoną całym szeregiem bardzo znacznych udogodnień i przyjętych na siebie zobowiązań, które w ciągu całego rozpatrywanego okresu czasu są skrupulatnie wypełniane przez Polskę, mimo takich rozbieżności politycznych, jak istniejący doniedawna pomiędzy obydwoma narodami stan t. zw. „wojny celnej". Ta dobra wola Polski, znajdująca swój pełny wyraz w zawartych umowach, zasługuje na specjalne podkreślenie i wzbudza uzasadnione zaufanie, że to praktyczne i życiowe uregulowanie kwestji zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z resztą Niemiec w formie, tak wyraźnie i jasno sprecyzowanego w analizowanych wyżej układach, konwencjach i umowach, tranzytu wschodnio-pruskiego, będzie odpowiednio zrozumiana przez Niemcy, które i nadal będą wykorzystywały zapewnione im udogodnienia i nie dadzą w przyszłości powodu do jakichkolwiek skarg w tym względzie.

Uwzględniając okres umów i porozumień tymczasowych, tranzyt niemiecki przez Polskę odbywa się już przeszło trzynaście lat.

Zgórą trzynaście lat przejeżdżają przez terytorjum Polski setki tysięcy pasażerów rocznie, obywateli niemieckich, nie zdając

sobie zupełnie sprawy i nie wiedząc, że droga ich prowadzi przez teren nieniemiecki; przeszło trzynaście lat przemierzają Polskę w kierunku z zachodu na wschód i odwrotnie setki tysięcy wagonów próżnych i ładownych z towarami wszelkiego rodzaju, które dochodzą do miejsca swego przeznaczenia w Prusach Wschodnich względnie w Niemczech w taki sposób, jakgdyby pomiędzy temi krajami nie było żadnego terytorjum należącego do Państwa Polskiego; w ciągu trzynastu prawie lat płyną z zachodu na wschód i odwrotnie statki i spławiane są tratwy, wiozące wszelkiego rodzaju dobra i osoby w sposób, jakgdyby drogi wodne nie były własnością Polski; trzynaście już lat odbywa się, bez żadnych przeszkód, niemiecki tranzyt pociągów pasażerskich i towarowych, udających się przez Polskę na wschód, lub na zachód Europy.

Zapewnienie tak daleko idących ulg dla tranzytu wschodnio-pruskiego stawia Niemcy w pozycji uprzywilejowanej wobec innych państw, które z tych ulg nie korzystają i nie mogą korzystać. To uprzywilejowane stanowisko Niemiec przyciąga na koleje niemieckie tranzyt zagraniczny pomiędzy zachodniemi a wschodniemi państwami Europy. Ten tranzyt kierowany jest przez koleje niemieckie via Polska i Prusy Wschodnie, względnie przez porty wschodnio-pruskie i odwrotnie.

Naturalnie, że cierpi na tem Polska, gdyż ciężary, wynikające z tranzytu wschodnio-pruskiego są tylko w części pokrywane przez Niemcy. Wobec tego Niemcy mogą skutecznie konkurować z Polską na m i ę d z y n a r o d o w y m r y n k u k o l e j o w y m, co w znacznej mierze utrudnia rozwój kolejnictwa polskiego.

Powstaje pytanie, czy dotychczasowa polityka Polski zapewniania Niemcom jaknajwiększych i najliczniejszych udogodnień dla tranzytu wschodnio-pruskiego jest nadal celową. Trudno na to dać ostateczną odpowiedź. Należałoby całe zagadnienie rozpatrzeć jeszcze z innego punktu widzenia, mianowicie, stwierdzić ilość i wartość ciężarów, jakie Polska z tytułu tego tranzytu ponosi. — Jednak i teraz można stwierdzić, że udzielenie jakichkolwiek dalej idących ułatwień, niż to przewidują rozpatrzone wyżej przepisy prawne, może się przyczynić w znacznym stopniu do wywołania zaburzeń w gospodarczem życiu Polski i może wpłynąć hamująco na jego rozwój.

Objektywnie rzecz biorąc, Niemcy nie wykorzystali i przypuszczalnie w najbliższej przyszłości nie będą w stanie wykorzystać

w pełni tych uprawnień, jakie im przyznała Polska w dziedzinie tranzytu. Potrzeby życia gospodarczego w Prusach Wschodnich w najbliższym czasie nie wzrosną do tego poziomu, aby móc w zupełności wykorzystać udzielone przez Polskę przywileje. Przeciwnie, badania nowszych uczonych niemieckich i polskich[45] stwierdzają wyraźnie, że życie gospodarcze Prus Wschodnich wykazuje spadek swego natężenia. Trudno jest przewidzieć, czy spadek ten jest stałym, czy też tylko chwilową konjunkturą, można jednak już teraz zaryzykować twierdzenie, że jakikolwiek wzrost dobrobytu Prus Wschodnich, o ile on w najbliższych latach może być brany pod uwagę, będzie się odbywał w znacznie powolniejszem tempie, niż to miało miejsce ze spadkiem konjunkturalnym.

Z innej strony, Polska dając Niemcom tak znaczne udogodnienia, stwarza niezwykle dogodne warunki dla rozwoju gospodarczego Prus Wschodnich. Fakt ten zasługuje na specjalną uwagę o tyle, że właśnie Pomorze polskie, znajdujące się pomiędzy dwoma obszarami niemieckiej ekspansji gospodarczej, to Pomorze, na którem spoczywają prawie wszystkie ciężary, wynikające z tranzytu niemieckiego, może się w pewnej chwili znaleźć w sytuacji gospodarczej o wiele gorszej od sąsiednich Prus Wschodnich.

I tutaj, naszem zdaniem, znajduje się klucz do zrozumienia całej dotychczasowej polityki Niemiec, zmierzającej stale do uzyskiwania jaknajwiększych udogodnień dla tranzytu wschodnio-pruskiego.

Urzędowa opinja niemiecka, przytoczona w formie wyjątków z memorjałów ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej, organu fachowego i faktycznie powołanego do wyrażenia zdania w tej materji, ocenia zawarte układy, konwencje i umowy polsko-niemieckie nader przychylnie.

Powyższa opinja jest miarodajna dla oceny całości omawianego zagadnienia ze strony niemieckiej. Pragnąc jednakże pogłębić całość sprawy tranzytu wschodnio-pruskiego, w dodatku do niniejszej pracy rozpatrzymy kwestję ustosunkowania się powojennej nauki niemieckiej do zagadnień tranzytowych.

---

[45] W. Volz. — Die Ostdeutsche Wirtschaft [38].
W. Wakar. — Bilans handlowy Prus Wschodnich w świetle statystyki transportowej (kwart. statyst. 1931 r. Tom VIII, zeszyt 1. Warszawa. Nakład Gł. Urz. Statystycznego).
A. Plutyński. — Upadek gospodarczy Prus Wschodnich. Książka zbiorowa „Prusy Wschodnie", Poznań 1932. Nakł. Zw. Obr. Kresów Zachodnich.

DODATEK

Piśmiennictwo niemieckie

§ 1. UWAGI OGÓLNE

Rozpatrzone wyżej układy, konwencje i porozumienia w sprawie tranzytu wschodnio-pruskiego nie przebrzmiały bez echa w Niemczech. Opinja publiczna Niemiec, jak już wspomniano wyżej, żywo interesowała się wszelkiemi zagadnieniami związanemi z tranzytem, tak, że zachodziła potrzeba zajęcia określonego stanowiska również przez czynniki rządzące Niemiec. Miało to miejsce przy ratyfikacji rozpatrzonych wyżej umów, przyczem Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeszy zajęło w każdym prawie wypadku zawarcia nowej umowy z Polską zupełnie wyraźne stanowisko, stwierdzające, że układy polsko-niemieckie w sprawie tranzytu wschodnio-pruskiego są liberalne i korzystne dla Niemiec.

PUBLIKACJE POWOJENNE NIEMIECKIE

Mimo to jednak piśmiennictwo niemieckie już od powstania Traktatu Wersalskiego prowadzi stałą kampanję przeciwko jego postanowieniom. Walka ta przeszedłszy różne fazy rozwija się i nadal według ustalonego zgóry programu, dążąc do obalenia tych wszystkich postanowień Traktatu Pokoju, które uniemożliwiają Niemcom rozwój ich ekspansji politycznej. W ten sposób powstała bardzo duża literatura, zajmująca się oświetleniem problemów, odnoszących się do sprawy uregulowania niemieckich granic powojennych. Szczególnie licznym jest ten dział piśmiennictwa niemieckiego, który traktuje o kwestjach tyczących się Prus Wschodnich i graniczących z Polską prowincyj niemieckich.

Abstrahując od wielkiej ilości ulotek, broszur, pism politycznych i specjalnych wydawnictw okresowych[46], które nic wspólnego nie mają z nauką, należy zwrócić uwagę na prace stosunkowo poważnych niemieckich sił naukowych; wyniki badań tych uczonych są traktowane w Niemczech, a nawet i zagranicą, jako źródło, z którego czerpie swoje argumenty t. zw. „propaganda rewizjonistyczna" powojennych Niemiec.

Przedewszystkiem należy stwierdzić, że ten odłam piszących, przeważnie profesorów wyższych uczelni niemieckich, polityków,

[46] Möller [23] wylicza około 40 towarzystw wydających specjalne pisma perjodyczne. Także Smogorzewski [35] oraz Bończa [3].

ekonomistów, prawników i t. p.[47] wychodzi z przyjętego zgóry błędnego założenia, które dałoby się ująć w następujący sposób:

Zawarcie Traktatu Pokoju nałożyło na Niemcy ciężary natury politycznej i gospodarczej. Najdotkliwiej rzekomo na życiu gospodarczem powojennych Niemiec odbiły się przesunięcia terytorjalne i to specjalnie na wschodzie Rzeszy. Jest to jakgdyby jedyna przyczyna, powodująca, że struktura gospodarcza Niemiec, a specjalnie niemieckich prowincyj wschodnich, uległa znacznym zmianom, które prowadzą cały kraj do ruiny gospodarczej.

Powyższe założenie, wysuwane przez wspomnianą grupę uczonych niemieckich i będące punktem wyjścia ich prac, jest

---

[47] Wymienimy tutaj kilku najważniejszych autorów, w porządku ukazujących się w druku prac:

1. Dr. jur. & phil. Wilhelm Deuticke: „Ostpreussen und der polnische Korridor", Jena, Verlag von Gustav Fischer, 1921.
2. Dr. F. Mager, a. o. Prof. der Geographie an der Albertus Universität Königsberg: „Ostpreussen. Die natürliche Grundlage seiner Wirtschaft, eine Quelle deutscher Kraft", Hamburg, L. Friedrichsen & Co., 1922.
3. Dr. Hans Runge, Doktor der Staatswissenschaften: „Die Kohlenversorgung Ostpreussens", Jena, Verlag v. Gustav Fischer, 1923.
4. Dr. W. Volz und Dr. H. Schwalm: „Die deutsche Ostgrenze", Leipzig, 1929.
5. Dr. Heinz Rogmann: „Ostdeutschlands grosse Not. Zahlen und Tatsachen", Carl Heymanns Verlag, Berlin W. 8, 1930.
6. Geh. Reg. Rat. Prof. Dr. h. c. Dr. W. Volz: „Die Ostdeutsche Wirtschaft", Langensalza, Berlin, Leipzig, 1930.
7. Dr. Albert Hesse, Prof. der Staatswissenschaften an der Universität Breslau: „Die Wirkungen des Friedens von Versailles auf die Wirtschaft des deutschen Ostens", Jena, 1930.
8. Dr. Albert v. Mühlenfels, a. o. Prof. an der Universität Königsberg: „Ostpreussen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem", Osteuropa Verlag, 1930.
9. Denkschrift der Landeshauptleute der Provinzen: Ostpreussen, Grenzmark Posen-Westpreussen, Pommern, Brandenburg, Niederschlesien und Oberschlesien: „Die Not der preussischen Provinzen", 1930. Praca zbiorowa wydana jako manuskrypt.
10. Praca zbiorowa: „Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft". Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für allgemeine Wirtschaftsstruktur (1 Unterausschuss) 1 Arbeitsgruppe. Band 1 „Der deutsche Osten und Norden". Vorsitzender der 1 Arbeitsgruppe: Reichsminister a. D. D. Dr. Eduard Hamm, M. d. RWR. Mitglieder: Staatssekretär a. D. Prof. Dr. A. Müller, M. d. RWR. Geheimrat Prof. Dr. Sering, Major a. D. v. Dewitz, Gewerkschaftssekretär W. Eggert M. d. RWR., Generalsekretär K. Hermann M. d. RWR., Dr. Graf v. Keyserlingk, Präsident Dr. Zahn, Wissenschaftlicher Sekretär Dr. W. Hecht. Sachverständige: Prof. Dr. Hesse (Osten), Prof. Dr. Kuske (Westen), Prof. Dr. Skalweit (Norden). Verlegt bei E. S. Auttler & Sohn, Berlin, 1930.
11. Dr. Hans Friedrichs, Diplom-Volkswirt: „Ostpreussens Holzhandel und Holzindustrie", Osteuropa Verlag, Berlin W. 35 u. Königsberg i. Pr., 1931.
12. Dr. phil. Christian Krull, Privatdozent an der Universität Königsberg: „Die Ostpreussische Landwirtschaft", Osteuropa Verlag, Berlin W. 35 u. Königsberg i. Pr., 1931.

błędne zarówno pod względem formy, jak i treści; przy dokładnej analizie poszczególnych prac tych uczonych nie znajduje ono również potwierdzenia w wynikach ich badań. W przeciwieństwie do tego założenia piśmiennictwa niemieckiego, znajdują się również badania specjalnej komisji, działającej pod przewodnictwem ministra Rzeszy w st. spocz. Dr. E. Hamm'a. Komisja ta, powołana przez Rząd Niemiecki dla zbadania ogólnej struktury gospodarczej powojennych Niemiec, stwierdza na podstawie ścisłych badań całego zagadnienia, przeprowadzonych przez jej członków [**2**], że:

„Zmiany terytorjalne wywołały we wszystkich gałęziach gospodarczych więcej lub mniej ciężkie szkody. Jako jedyne przyczyny gospodarczych przeszkód rozwojowych i nędzy socjalnej, przy zastosowaniu do badań ścisłej metody naukowej, dadzą się te szkody izolować tylko do merytorycznie i regjonalnie ograniczonych terenów gospodarczych".

Nic dziwnego więc, że cała ta obszerna literatura, która powstała w ciągu 11 lat w sprawie niemieckich obszarów nadgranicznych, regjonalnie zorjentowanych, spotkała się z dość ostrą krytyką przewodniczącego „Związku Zagranicznej Niemczyzny", Moritza D u r a c h'a, który w przedmowie do wydawnictwa perjodycznego z roku 1931 [**1**], pisze:

„Literatura o Niemczech w krajach nadgranicznych i zagranicą przybrała w ciągu ostatnich lat prawie zatrważające rozmiary. Zatrważające o tyle, o ile wydaje się usprawiedliwionem pytanie, czy też w końcu nie wyświadcza się złej przysługi jakiejś dobrej sprawie, skoro się ją ponad miarę omawia. W każdymbądź razie należałoby sobie życzyć, aby przed wydaniem jakiejś pracy o Niemczech zagranicą, konieczność jej została dokładnie zbadaną na podstawie dotychczas istniejących wydawnictw. Powyższe życzenie odnosi się szczególnie do opracowań ogólnych i wyczerpujących".

Z opracowań, ujmujących z tego punktu widzenia zagadnienia powojennych granic niemieckich, należałoby częściowo wyłączyć pracę V o l z'a [**38**], który w przeciwieństwie do całej tej grupy uczonych niemieckich rozpatruje zagadnienie rozwoju gospodarczego wschodnich prowincyj niemieckich, a więc i Prus Wschodnich, oraz pogranicza polsko-niemieckiego, z punktu widzenia całości życia gospodarczego Niemiec zarówno przed wojną, jak i po wojnie, a nie z punktu widzenia korzyści, czy też strat, wynikających z Traktatu Wersalskiego. To też Volz dochodzi niekiedy w swoich badaniach do innych wniosków, aniżeli wspomniana grupa uczonych niemieckich.

SZABLONOWOŚĆ PUBLIKACYJ NIEMIECKICH

Prawie wszystkie opracowania niemieckich autorów, odnoszące się do zagadnień, związanych z życiem gospodarczem i politycznem nadgranicznych prowincyj niemieckiego wschodu, są pisane według jednego szablonu, ustalonego zgóry i niewolniczo powtarzanego przez piszących. Szablonowość ta we wcześniejszych wydawnictwach nie wydaje się jeszcze dokładnie sprecyzowaną; badania autorów niemieckich do

czasu t. zw. niemiecko-polskiej „wojny celnej" noszą charakter, jakgdyby pionierski, szukania dróg i sposobów przekonywania czytelnika. Do takich prac należałoby zaliczyć badania Deutické'a [7], Mager'a [20] i Runge'a [28]. Następne prace wydane w późniejszym czasie, jak naprzykład książka Volz'a i Schwalm'a [39], Rogmann'a [27], Hesse'a [12] i inne noszą wyraźne piętno szablonowości, która dochodzi do tego, iż wydaje się niekiedy, jakgdyby jeden z autorów starał się popularniej przedstawić dane, ogłoszone przez drugiego[48].

Forma, użytego przez autorów niemieckich szablonu, zmienia się stosownie do tego, jaki charakter nosi praca. I tak naprzykład w rozprawach, wchodzących w zakres rozważań prawniczych, spotykamy twierdzenia i wnioski, zmierzające do uwypuklenia przedewszystkiem tych wszystkich praw, do jakich, z tytułu zawartych układów, umów i porozumień międzynarodowych, a w tym poszczególnym wypadku polsko-niemieckich, roszczą sobie pretensje Niemcy. Konstrukcja założeń piśmiennictwa niemieckiego, prawie we wszystkich wypadkach, jest przeważnie jednostronna, twierdzenia i wnioski wynikające z nich muszą być z konieczności mylne i pozbawione przeważnie jakichkolwiek podstaw prawnych. Używane dla poparcia tez piśmiennictwa niemieckiego argumenty są w niektórych wypadkach nieudolne, a niekiedy i śmieszne[49], przeważnie zaś silnie naciągnięte i bardzo mało poważne[50].

Prace piśmiennictwa niemieckiego z dziedziny gospodarczej rozpoczynają się (szczególnie prace późniejszych autorów) od rozważań na temat bezpośrednich strat terytorjalnych (obszar, ludność, użytki ziemi, ilość i wartość szacunkowa zbiorów, oraz inwentarza rolnego, zakładów przemysłowych i t. d.), które przypadły nowym państwom. Z tego przedstawienia wysnuwa piśmiennictwo niemieckie problemy rozwoju gospodarczego, politycznego i kulturalnego, poczem przeprowadza analizę tych zagadnień. W końcu swych wywodów autorzy niemieccy dochodzą do wniosku, który już tkwi w założeniu każdej z tych prac, że wszystkie wyliczone rzekome szkody powojennej gospodarki Niemiec, wynikają nie z czego innego, jak tylko z wprowadzenia w życie postanowień Traktatu Wersalskiego. Aby więc te rzekome szkody i niedomagania usunąć, należy, zdaniem tych autorów, znieść postanowienia Traktatu Pokoju i restytuować *status quo* przedwojenny.

---

[48] Do takich prac można byłoby zaliczyć książkę Rogmann'a [27] i Hesse'a [12], które są jakgdyby pewnym skrótem pracy, wydanej przez komisję do badania struktury powojennych Niemiec [2] względnie memorjału starostów krajowych [6].

[49] Porównaj argumenty Schönberg'a [30 32] o rzekomej służebności międzynarodowej tranzytu wojskowego.

[50] Porównaj Schönberg'a [30 3 i nast.] usiłowanie wykazania, że dawne drogi wojskowe XIX w. są prototypem konwencji paryskiej.

Tego rodzaju stanowisko piśmiennictwa niemieckiego jest przez naukę polską pomijane milczeniem i zupełnie negliżowane. Traci na tem w bardzo wielkim stopniu, zdaniem naszem, sprawa polska wogóle, gdyż zagranica, nie będąc dostatecznie zorjentowaną w zagadnieniach, jakie po wojnie światowej wyłoniły się na gruzach państw dawnych dynastyj Romanowów, Hohenzollernów i Habsburgów, łatwo przyswaja sobie zdanie tego, kto w jakiejś sprawie więcej krzyczy, a więc znajduje się przeważnie pod sugestją opracowań autorytetów niemieckich.

ARGUMENTY PIŚMIENNICTWA NIEMIECKIEGO W SPRAWIE TRANZYTU

Jakiekolwiek odparcie argumentów, względnie sprostowanie tez piśmiennictwa niemieckiego, wykracza poza ramy niniejszej pracy. Poniżej chcemy jedynie oświetlić pewne twierdzenia autorów niemieckich z dziedziny zagadnień tranzytowych. W szczególności zanalizowane zostaną tylko te twierdzenia, które dotyczą rozpatrzonych wyżej kwestyj prawniczych i komunikacyjnych, odnoszących się do sprawy zapewnienia Prusom Wschodnim połączenia z Niemcami.

Należy zauważyć na wstępie, że dziedzina tych zagadnień jest w opracowaniach niemieckich zagmatwana. Piśmiennictwo niemieckie wychodzi bowiem z błędnego założenia, że stan, który istniał przed wojną światową jest najlepszy i dlatego też winien istnieć i obecnie. Z powyższego wynika, że wszelka zmiana tego *status quo,* która odbyła się wskutek wojny światowej, jest przez tę grupę autorów niemieckich forsowaną jako ów kompleks bezpośrednich szkód, które rzekomo tak zaważyły na obecnem życiu politycznem i gospodarczem republikańskich Niemiec.

Do takich bezpośrednich szkód zalicza piśmiennictwo niemieckie także i utratę obecnych zachodnich województw polskich, które według jego opinji były wyłącznemi rynkami zbytu Prus Wschodnich, względnie nadgranicznych obszarów niemieckiego wschodu. Z analizy tej kwestji wyprowadzane są dalsze zagadnienia, tyczące się demografji ludności niemieckiej, stanu posiadania tej ludności, niskiej kultury i zubożenia wschodnich prowincyj niemieckich, oraz skierowanej przeciwko Niemcom rzekomej konkurencji Polski i t. p. Nawet rozbudowa portu gdańskiego i gdyńskiego, oraz popieranie rozwoju Gdańska przez Polskę[51] są przez tę grupę autorów niemieckich uważane za zgubne dla ludności nadgranicznych prowincyj niemieckich.

Charakterystycznym pod tym względem jest wniosek, wyprowadzony z powyższych wywodów i wskazujący na rzekome niebezpieczeństwo, które grozi nadgranicznym prowincjom niemieckim, a w końcu i całej Rzeszy Niemieckiej pod względem

[51] Patrz Mühlenfels [24 33 i nast.], Einwirkungen [2 7 i nast.] l. c. i inne.

higjenicznym i epizootycznym *(Seuchen und Tuberkulosengefahr)* [6 37; 2 30] na skutek bliskiego sąsiedztwa z Polską.

W dziedzinie rozważań polityczno-prawniczych piśmiennictwo niemieckie usiłuje dowieść, że tranzyt wschodnio-niemiecki jest służebnością międzynarodową, która obciąża na korzyść Niemiec przynajmniej zachodnie ziemie Polski. Punktem wyjścia w rozumowaniu nowszego piśmiennictwa niemieckiego są umowy o drogach wojskowych XIX wieku. Drogi te, zdaniem przedwojennej nauki niemieckiej, należą do kategorji aktów międzynarodowych, ustanawiających prawa, względnie obowiązki podpisujących państw w sposób analogiczny do praw, względnie obowiązków, które wynikają z instytucji służebności gruntowej. Ze względu na odległe podobieństwa, zachodzące w treści tych aktów prawa międzynarodowego do treści tej instytucji prawa cywilnego, zaszeregowano umowy o drogach wojskowych XIX wieku do t. zw. służebności międzynarodowych.

Drogi wojskowe, zdaniem piśmiennictwa niemieckiego, są prototypem obecnego uregulowania komunikacji wschodnio-pruskiej, wobec tego i tranzyt niemiecki przez Polskę jest rzekomo służebnością międzynarodową.

Ponieważ jednak drogi wojskowe przeszłości (specjalnie w Niemczech i Austrji) stały się szczeblem przedwojennej ekspansji terytorjalnej tych państw, wobec tego i obecne uregulowanie tranzytu wschodnio-pruskiego jest uważane przez piśmiennictwo niemieckie za stan przejściowy, który może ewentualnie doprowadzić do restytucji *status quo*, istniejącego przed wojną światową, a to przedewszystkiem przez rozbudowanie uprawnień w dziedzinie prawnej i komunikacyjnej, które przysługują rzekomo z tytułu tranzytu przez Polskę, oraz w drodze ingerencji Niemiec do spraw wewnętrznych Polski z tytułu kwestyj technicznych, wynikających z zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z Niemcami.

Stanowisko zajęte przez piśmiennictwo niemieckie wydaje się być zbyt jednostronnem. Przejaskrawia ono bowiem pewne zagadnienia, rozpatrując je tylko z punktu widzenia interesów niemieckich, bez jakiegokolwiek głębszego wniknięcia w istotę rzeczy. Brak objektywnego ujęcia całego zagadnienia odbija się na jakości tych prac, które wszelkiemi sposobami starają się wpoić w czytelnika mylne przekonanie, że odłączenie od Niemiec jakichś obszarów terytorjalnych (choćby nawet pod każdym względem nieniemieckich) jest równoznaczne z przekreśleniem ich racjonalnego rozwoju zarówno pod względem politycznym, jak gospodarczym i kulturalnym. Jednakże nawet ciż sami autorowie stwierdzają, że właśnie zachodnie ziemie Polski wykazują stały rozwój pod względem gospodarczym.

Argumenty piśmiennictwa niemieckiego dałyby się powiązać w następujące kompleksy zagadnień:

1. Argumenty prawno-polityczne:
   A) drogi wojskowe jako prototyp tranzytowych układów polsko-niemieckich;
   B) tranzyt jako służebność międzynarodowa.
2. Argumenty komunikacyjne:
   A) kolejowe drogi tranzytu wschodnio-pruskiego;
   B) szybkość ruchu tranzytowego;
   C) polityka taryfowa Niemiec;
   D) rzekoma „izolacja“ Prus Wschodnich.

§ 2. ARGUMENTY PRAWNO-POLITYCZNE

A) Drogi wojskowe jako prototyp tranzytowych układów polsko-niemieckich

TEZY NIEMIECKIE W SPRAWIE DRÓG WOJSKOWYCH

Nowsze piśmiennictwo niemieckie [Schönberg **30**] usiłuje dowieść, że prototypem Konwencji Tranzytowej Paryskiej są t. zw. drogi wojskowe *(Etappenstrassen)*, które powstały w czasie może największego rozdrobnienia państwa niemieckiego. W okresie tym niektóre z większych państewek niemieckich posiadały terytorja, położone w różnych częściach dzisiejszych Niemiec. Wobec tego zachodziła potrzeba połączenia tych terytorjów ze sobą w jakikolwiek sposób, a to celem podniesienia gotowości bojowej armji i związanych z tem przesunięć wojsk, aby móc bronić granic własnych posiadłości. W ten sposób powstał na przestrzeni prawie całego XIX stulecia cały szereg umów i porozumień, załatwiających przeważnie kwestje wojskowe.

Pierwszą taką umową, zdaniem Schönberga, jest Traktat Pokoju, zawarty w Tylży w roku 1807, na mocy którego Królestwo Saskie otrzymało prawo do drogi wojskowej przez Śląsk pruski do Księstwa Warszawskiego.

Drugim takim aktem międzynarodowym jest, zdaniem Schönberga, traktat z 1809 r. Na mocy tego traktatu Francja otrzymała prawo do 7 dróg wojskowych, które prawie wyłącznie służyły dla celów utrzymania niezbędnego połączenia z twierdzami: Głogową, Kistrzyniem i Szczecinem, obsadzonemi przez wojska napoleońskie na mocy Traktatu Paryskiego z dnia 8 września 1808 roku, a więc drogi te były przeznaczone wyłącznie dla dyzlokacji armji napoleońskiej.

Artykułem 31 aktu Kongresu Wiedeńskiego z 9 czerwca 1815 r. przyznano Prusom prawo do dwu dróg wojskowych przez Hanower, dla utrzymania połączenia z prowincją nadreńską. Ponadto otrzymał Hanower prawo drogi wojskowej przez Prusy do swych krajów, położonych na południu Niemiec (Getynga). Także i Bawarja otrzymała prawo drogi wojskowej do Palatynatu bawarskiego przez północną Badenję i Hesję.

Szczegółowe przepisy, dotyczące korzystania z tych dróg wojskowych, miały być, w myśl odnośnych postanowień aktu Kongresu Wiedeńskiego, ustalone na zasadzie wzajemnego porozumienia się zainteresowanych krajów i to, zdaniem Schönberga [**30** 5] rzekomo w analogiczny sposób, jak to obecnie przewiduje Traktat Wersalski. W latach 1816/1860 państewka niemieckie zawarły między sobą cały szereg umów, zawierających szczegółowe postanowienia, dotyczące korzystania z dróg wojskowych. Schönberg wylicza następujące umowy, zawarte przez Prusy z niżej wymienionemi państewkami niemieckiemi, a mianowicie:

1. z Hanowerem dnia 6 grudnia 1816 r. (Zb. Ust. Pruskich z 1817 r., str. 84);
2. z Saksonją-Weimarem dnia 31 grudnia 1816 r. (Zb. Ust. Pruskich z 1817 r., str. 85);
3. z S. Koburg-Gotha dnia 3 stycznia 1817 r. (dtto, str. 93);
4. z W. Ks. Hesji dnia 17 stycznia 1817 r. (dtto, str. 101);
5. z hrabstwem Nassau dnia 17 stycznia 1817 r. (dtto, str. 112);
6. z W. Ks. Hesji dnia 9 maja 1817 r. (dtto, 133);
7. z hrabstwem Brunświku dnia 23 grudnia 1817 r. (Zb. Ust. Pruskich z 1818 r., str. 5);
8. z hrabstwami Anhaltskiemi (dtto, 1818 r., str. 25, 34, 43);
9. z księstwem Lippe dnia 8 października 1818 r. (dtto, str. 53);
10. z W. hrabstwem Oldenburg (dtto, str. 125);
11. z W. hrabstwem Oldenburg dnia 20 lipca 1853 r. (Zb. Ust. Pruskich z 1854 r., str. 65);
12. z Hesją w 1860 r. (Zb. Ust. Pruskich z 1860 r., str. 485 i nast.).

W dwu ostatnich umowach występuje, zdaniem Schönberga, po raz pierwszy uregulowanie transportów wojskowych drogą kolejową.

Dalszym takim aktem międzynarodowym, będącym, według Schönberga, prototypem Konwencji Tranzytowej Paryskiej, jest Traktat Berliński z 13 lipca 1878 r., który przyznaje Austrji w art. 25 prawo drogi wojskowej w Sandżaku Nowobazarskim w celu „zapewnienia istnienia nowego porządku politycznego, wolności i bezpieczeństwa dróg komunikacyjnych" [**30** 5].

Powyższe drogi wojskowe przeszłości, zdaniem piśmiennictwa niemieckiego, odżyły na nowo choć w innej formie w postanowieniach, odnoszących się do uregulowania kwestji połączenia jednego kraju przez terytorjum drugiego w formie tranzytu wschodnio-pruskiego. W ten sposób stosunki, panujące w przeszłości, odżyły na nowo, równając się stosunkom teraźniejszym [**30** 3].

CHARAKTER UMÓW O DROGACH WOJSKOWYCH XIX WIEKU

Wyżej naszkicowane stanowisko piśmiennictwa niemieckiego wydaje się być błędnem zarówno pod względem formy, jak i treści.

Określenie „Drogi wojskowe — drogi etapowe" *(Militärstrassen — Etappenstrassen)* wskazuje na to, że powyższy sposób

uregulowania komunikacji przez terytorjum obcego państwa odnosi się jedynie do dziedziny transportów wojskowych, a więc z punktu widzenia formalnego nie może być w żadnym wypadku zasadniczo uważany za prototyp konwencji paryskiej z 1921 roku, która odnosi się do ogółu zagadnień, związanych z tranzytową komunikacją lądową i wodną, oraz pocztową, telegraficzną i telefoniczną. Wprawdzie niektóre postanowienia Konwencji Tranzytowej Paryskiej regulują również i tranzyt wojskowy (rozdział III), jednak formalnie, nawet i przy analizie tych postanowień, nie można mówić o drogach wojskowych, gdyż konwencja z 1921 roku takiego określenia zupełnie nie zna i nigdzie nie używa. Umowy, ustanawiające drogi wojskowe, mogłyby służyć jedynie za prototyp części pierwszej Umowy Berlińskiej z 25 listopada 1919 roku, o wycofaniu wojsk i oddaniu zarządu cywilnego Polsce, oraz z pewnemi bardzo poważnemi zastrzeżeniami za prototyp t. zw. „*arrangement* wojskowego“ z 9 stycznia 1920 r., gdyż właśnie te umowy zajmowały się tymczasowem uregulowaniem kwestji wycofania i przemarszu wojsk z obszarów oddanych Polsce, względnie przegrupowaniem garnizonów polskich, niemieckich, lub wojsk państw sprzymierzonych. Umowy te jednak, jako czasowo ograniczone, nie weszły w skład Konwencji Tranzytowej Paryskiej i utraciły swą rację bytu po osiągnięciu celu, dla którego były zawarte.

Z merytorycznego punktu widzenia, wyliczone wyżej przez Schönberga, traktaty i umowy w sprawie dróg wojskowych odnosiły się do uregulowania kwestyj, związanych z przemarszem wojsk, a więc nie dotyczyły zupełnie ogólnych zagadnień komunikacyjnych i zapewnienia najdogodniejszego połączenia dla ludności dwu obszarów administracyjnych, należących do jednego państwa poprzez obszar administracyjny innego państwa.

Dla uproszczenia analizy wywodów Schönberga, należałoby podzielić wyliczone wyżej traktaty i umowy na dwie grupy. Do pierwszej należą niewątpliwie postanowienia traktatów: Tylżyckiego z 1807 r. [**22** VIII 665] i traktatu z 1809 r. [**22** I 102]. Traktaty te zapewniały Francji, względnie sprzymierzonej z nią Polsce, prawo przemarszu oraz przesunięć wojsk przez terytorjum obcego państwa, w tym wypadku przez Prusy. Biorąc pod uwagę ówczesne stosunki wojskowe, można byłoby dzisiaj mówić o pewnego rodzaju okupacji wojskowej terytorjum Niemiec przez wojska napoleońskie.

Druga grupa obejmuje umowy wynikające z aktów pokojowych Kongresu Wiedeńskiego z 1815 roku [**22** II 130], które zapewniały hegemonję Prus wobec innych państewek, wchodzących w skład ówczesnych Niemiec. Po Kongresie Wiedeńskim Niemcy aż do roku 1866 tworzyły Związek Niemiecki, t. zw. Deutscher Bund, składający się z kilkudziesięciu autonomicznych jednostek administracyjnych, o ograniczonej suwerenności na korzyść Związku. W ten sposób zawarte w latach 1816/1860 umowy nie

mogą być uważane za akty międzynarodowe w ścisłem tego słowa znaczeniu, gdyż dotyczyły one uregulowania stosunków wewnątrz Związku Niemieckiego, który już wtedy na zewnątrz występował jako jedno państwo, chociaż o stosunkowo luźnej organizacji państwowej. Umowy te miały jedynie na celu zapewnienie hegemonji Prus wobec innych członków Związku. Zresztą sam Schönberg stwierdza, że wszystkie te umowy upadły *ipso facto* z chwilą utworzenia Związku Północnych Niemiec, a następnie Rzeszy Niemieckiej. Tak samo Clauss [4] stwierdza, że umowy te przestały istnieć, względnie stały się zupełnie bezprzedmiotowemi.

Przytoczony przez Schönberga przykład, odnoszący się do przyznania Austrji w r. 1878 prawa dróg wojskowych w Sandżaku Nowobazarskim, nie może być zupełnie uwzględniony w niniejszych rozważaniach, gdyż w wykonaniu art. 25 Umowy Berlińskiej z 1878 r. nie została zawarta specjalna umowa, a przyznane Austrji prawo było jedynie etapem do zajęcia siłą w następnym roku (t. j. w r. 1879) tej prowincji tureckiej.

Naszem zdaniem prototypu Konwencji Tranzytowej Paryskiej należy szukać gdzieindziej, a mianowicie w umowach, dotyczących uregulowania wszelkiego rodzaju komunikacji międzynarodowej.

TAK ZWANE „KORYTARZE" I „PÓŁ-KORYTARZE" PRZEDWOJENNE

Badania Smogorzewskiego [**34**, **35**] stwierdzają istnienie znacznej ilości sytuacyj komunikacyjnych podobnych do tej, w jakiej znajdują się dzisiejsze Prusy Wschodnie wobec reszty Niemiec. Przyjmując terminologję tak często używaną i nadużywaną przez piśmiennictwo niemieckie, należałoby w tym wypadku mówić o t. zw. „korytarzach" i „półkorytarzach", których istnienie związane jest ściśle z momentami polityczno-geograficznemi sąsiadujących ze sobą państw.

Podobne sytuacje polityczno-geograficzne, które niewątpliwie istniały oddawna, nabrały jednak ostrości dopiero w czasach nowoczesnych i to w drugiej połowie XIX stulecia t. j. w okresie budowy i rozwoju dróg i środków komunikacyjnych. Nie ulega kwestji, że rozwój ten przyczynił się w znacznej mierze do zawarcia, jeszcze na długo przed wojną światową, całego szeregu układów, umów, konwencyj i porozumień, mających na celu uregulowanie międzypaństwowych stosunków komunikacyjnych również i w dziedzinie kolejnictwa.

Już Kopp [**16** 113 i nast.] przytacza około 300 umów, odnoszących się do uregulowania stosunków kolejowych czyto wewnątrz Niemiec (około 158 umów), czy też Prus (około 43 umów), lub innych państewek niemieckich z zagranicą (około 20 umów), lub też umów zawartych przez inne państwa, jak Francja, Szwajcarja, Włochy i t. p. między sobą (około 31 umów). Wyliczenie to, choć

doprowadzone do roku 1907, a więc niekompletne, daje jednakże przybliżone pojęcie o rozpiętości wewnętrznych i międzynarodowych zainteresowań komunikacyjnych.

Na specjalną uwagę jednak z wymienionych przez Kopp'a umów zasługują konwencje, dotyczące uregulowania stosunków komunikacyjnych t. zw. „korytarzowych". Źródło to podaje około 10 konwencyj, zawartych w latach 1869/1881 przez Niemiecki Związek Północny, Badenję i Wittembergję z Włochami i Szwajcarją, a dotyczących budowy i eksploatacji kolei, przechodzącej przez przełęcz św. Gotarda i Monte Cenere. W czasie od 1862 do 1879 został zawarty szereg umów francusko-włoskich, dotyczących budowy i eksploatacji linji kolejowej Modane—Susa, następnie w okresie od 1881 do 1906 zawarła Szwajcarja z Francją i Włochami szereg umów, dotyczących budowy i eksploatacji takich linij kolejowych, jak Annamasse—Genewa—Rive, oraz Besançon—Locle, oraz przełęczy Simplon.

W latach 1867 i 1873 zostały zawarte umowy pomiędzy Belgją i Holandją, dotyczące budowy i eksploatacji linji kolejowej, przechodzącej poprzez księstwo Limburgji, via Antwerpja do Niemiec.

W 1883 roku Austro-Węgry, Bułgarja, Serbja i Turcja zawarły konwencję, dotyczącą budowy połączeń kolejowych i eksploatacji linij celem ułatwienia komunikacji wzajemnej i tranzytowej pomiędzy temi państwami.

Wszystkie te linje zaliczane są przez Smogorzewskiego do rzędu t. zw. „korytarzy". Zagadnienie „komunikacji korytarzowej" występuje również i poza Europą, a mianowicie w Ameryce i w Azji.

I tak naprzykład Smogorzewski [**35** 172] przytacza traktat z 1871 r., zawarty przez Stany Zjednoczone Ameryki Północnej z Kanadą w sprawie tranzytowej komunikacji kolejowej poprzez terytorjum Stanów Zjednoczonych, względnie przez obszary należące do Kanady. Mianowicie linja kolejowa, łącząca poszczególne większe ośrodki przemysłowe i gospodarcze Stanów Zjednoczonych przekracza kilkakrotnie granicę sąsiedniej Kanady. Pragnąc uregulować te stosunki komunikacyjne, zawarto traktat, który obowiązywał do 1875 roku i od tego czasu został zastąpiony prywatnemi umowami zainteresowanych zarządów kolejowych kanadyjskich i stanowych, które obowiązują dotychczas. Stosunki graniczne z Kanadą kilkakrotnie zamieniano późniejszemi umowami, dotyczącemi rozgraniczenia, a więc wymianą not z 25 marca 1905 roku[52], oraz traktatem z 11 kwietnia 1908 roku[53].

---

[52] M a r t e n s [**22** V 850]. Grande-Brétagne — États Unis d'Amérique. Echange de notes, concernant la délimitation des possesions respectives dans l'Amérique du Nord.

[53] M a r t e n s [**22** IV 191—205]. Grande-Brétagne — États Unis d'Amérique. Traité concernant la démarcation des frontières entre les États Unis et le Canada.

Klasycznym przykładem stosunków komunikacyjnych w Azji, jest kolej rosyjsko-mandżursko-japońska. Jeszcze przed wojną zawarła Rosja z Chinami szereg umów, dotyczących budowy i eksploatacji tej kolei. Następnie w latach 1907[54], 1910[55], 1911[56], oraz 1916[57] zawarła Rosja umowy z Japonją. Pragnąc wreszcie zapewnić sobie połączenie kolejowe z posiadłościami, położonemi na cyplu Dalnyj i portem Władywostoku, zmuszona była zawrzeć w 1914 r.[58] umowę z nowo powstałem państwem Mongolji.

Powyższe przykładowe wyliczenie nie wyczerpuje listy umów międzynarodowych, dotyczących uregulowania przedwojennych stosunków komunikacyjnych t. zw. „korytarzy“ i „półkorytarzy“. Niektóre z umów obowiązują dotychczas, inne zaś zostały zastąpione nowemi.

Wyliczone wyżej umowy załatwiały kwestje komunikacyjne podobnie do kwestyj związanych z tranzytem niemieckim przez Polskę i nakładały obowiązki, względnie zapewniały prawa analogicznie, jak to wynika z umów polsko-niemieckich w sprawie tranzytu wschodnio-pruskiego. Jednak prawa, względnie obowiązki, wynikające z tych umów nie były przez naukę uważane za służebności międzynarodowe.

„KORYTARZE“ POWOJENNE

Zmienione stosunki europejskie po wojnie światowej spowodowały zawarcie całego szeregu umów międzypaństwowych, odnoszących się do uregulowania kwestyj komunikacji kolejowej t. zw. „korytarzowej“.

Wspomniany przez Schönberga [**30** 5] przykład komunikacji z Austrji przez Węgry do Austrji spowodował zawarcie protokółu dodatkowego z 11. X. 1921 r.[59], oraz 2 konwencyj z 1. II. 1922 r.[60] i z 7. XII. 1924 r.[61], które regulują tranzyt kolejowy austrjacki

[54] 13. 6. 1907. Russie—Japon. Convention provisoire concernant les chemins de fer en Mandchourie. Martens [**22** I 809].

[55] 4. 7. 1910. Russie—Japon. Convention concernant la Mandchourie. Martens [**22** III 753].

[56] 14. 8. 1911. Russie—Japon. Convention pour faciliter les transports directs de marchandises entre les deux pays par le chemin de fer en Mandchourie. Martens [**22** VII 651].

[57] 3/20. 7. 1916. Russie—Japon. Convention concernant l'Extrême-Orient. Martens [**22** X 381].

3/20. 7. 1916. Russie—Japon. Traité secret concernant les intérêts des deux en Extrême-Orient. Martens [**25** X 382].

[58] 30. 9. 1914. Russie—Mongolie. Convention concernant les chemins de fer mongoliens. Martens [**22** X 373].

[59] 11. X. 1921. Autriche—Hongrie. Protocole et Article additionnel rélatifs au règlement de la question de la Hongrie Occidentale. Martens [**22** XIX 763].

[60] 1. II. 1922. Autriche—Hongrie. Convention rélative aux facilités accordées au trafic des frontières. Martens [**22** XIX 796].

[61] 7. 12. 1924. Autriche—Hongrie. Convention portant règlement des questions rélatives aux communications et aux transports entre la Hongrie et l'Autriche. Martens [**22** XIX 781].

przez terytorjum węgierskie. Stosunki komunikacyjne austrjacko-czechosłowackie reguluje konwencja z 10. III. 1921 r.[62].

Ponadto Austrja, Węgry, Włochy i Jugosławja zawarły układ z 29. III. 1923 roku[63], oraz konwencję z tej samej daty[64] w sprawie tranzytu na linji kolejowej, łączącej Dunaj przez Sawę z Adrjatykiem.

Stosunki komunikacyjno-tranzytowe na linji kolejowej estońsko-łotewskiej, biegnącej z Petseri (Petschory) przez Valk-Molseküll do Pärun (Pernau), regulują konwencje z 19. X. 1920 roku[65] i z 1. XI. 1923 roku[66], oraz układ z 2. IV. 1924 roku[67].

Sprawę komunikacji przez „korytarz" francusko-szwajcarski w Górnej Savoi i w Gex reguluje kompromis arbitrażowy z 30. X. 1924 roku[68].

Włosko-szwajcarskie stosunki tranzytowe przez przełęcz Gotardzką reguluje układ z 21. VII. 1921 roku[69].

Tranzyt kolejowy polsko-rumuński regulują dwie konwencje z 30. X. 1929 roku[70], tranzyt zaś rumuńsko-polsko-czechosłowacki reguluje konwencja z dnia 9. XI. 1929 roku[71].

---

[62] 10. III. 1921. Autriche—Tchécoslovaquie. Convention sur la frontière austro-tchéchoslovaque. Martens [**22** XIX 737].

[63] 29. III. 1923. Autriche—Hongrie—Italie—Yougoslavie. Accord pour la réorganisation administrative et technique du reseau de la Compagnie de chemin de fer du Sud. Martens [**22** XVIII 820].

[64] Convention pour le règlement du transit et des communications sur le reseau de la Compagnie de chemin de fer Danube—Save—Adriatique (Ancienne Compagnie de chemin de fer du Sud). Martens [**22** XVIII 871].

[65] 19. X. 1920. Esthonie—Lettonie. Convention de délimitation. Martens [**22** XV 686].

[66] 1. XI. 1923. Esthonie—Lettonie. Convention complémentaire rélative aux questions des frontières. Martens [**22** XVII 829].

[67] 2. IV. 1924. Esthonie—Lettonie. Accord relatif à l'usage commun de routes situées dans la zone limitrophe. Martens [**22** XVII 488].

[68] 30. X. 1924. Suisse—France. Compromis d'arbitrage au sujet des zones franches de la Haute Savoie et du Pays de Gex. Martens [**22** XX 386].

[69] 21. VII. 1921. Italie—Suisse. Accord relatif au chemin de fer de St. Gothard. Martens [**22** XV 639].

[70] Konwencja między Rzplitą Polską i Królestwem Rumunji o wolności tranzytu kolejowego z Polski do Polski przez terytorjum rumuńskie na odcinkach kolejowych, leżących pomiędzy stacjami Kuty—Vijnita—Śniatyń—Załucze, jakoteż między stacjami Kuty—Vijnita—Stefanesti—Zaleszczyki, podpisana w Bukareszcie dnia 30. X. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 72/31, poz. 584 i 585).

Konwencja między Rzplitą a Królestwem Rumunji o wolności tranzytu kolejowego z Polski do Polski przez terytorjum rumuńskie pomiędzy Zaleszczykami a Jasieniowem Polnym, podpisana w Bukareszcie dnia 30. X. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 74/31, poz. 597 i 598).

[71] Konwencja między Rzplitą Polską, Królestwem Rumunji i Republiką Czechosłowacką o wolności tranzytu kolejowego z Rumunji do Rumunji przez terytorjum polskie i czechosłowackie na odcinkach kolejowych pomiędzy stacjami Grigore—Ghica Voda—Śniatyń Załucze—Woronienka Jasina i Valea Viraulni, podpisana w Pradze dnia 9. XI. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 100/29, poz. 766 i 767).

Powyższe, acz niekompletne wyliczenie najważniejszych umów międzynarodowych, odnoszących się do tranzytu kolejowego przez t. zw. „korytarze“ [72], wykazuje dobitnie i wyraźnie, że kwestja komunikacji tranzytowej, odbywanej w analogicznych warunkach jak tranzyt wschodnio-pruski, jest zjawiskiem prawie że powszechnem, występującem także i przed wojną światową, a nie wyłącznie ograniczonem do stosunków wschodnio-pruskich.

Niektóre z tych umów zostały zawarte w wykonaniu postanowień traktatów pokoju, jednak mimo to wynikający z ich stypulacyj stan prawny nie jest i nie może być uważany za służebność międzynarodową.

W powyższem wyliczeniu należy zwrócić uwagę na fakt, że przytoczone wyżej układy i konwencje regulują komunikację międzynarodową (przeważnie kolejową) i to w sposób wyczerpujący, który umożliwia korzystanie z ich postanowień wszystkim obywatelom zainteresowanego państwa sąsiedniego, a nie tylko pewnej grupie ludzi (żołnierzom lub oddziałom wojskowym), jak to wynika z przytoczonych przez Schönberga umów o drogach wojskowych. W ten sposób umowy, regulujące komunikację przez t. zw. „korytarze“, zarówno pod względem formy, jak i treści swych postanowień są więcej zbliżone do przepisów Konwencji Tranzytowej Paryskiej, niżli miałoby to miejsce w wypadku przyrównania przytoczonych przez piśmiennictwo niemieckie przykładów umów o drogach wojskowych.

Umowy o drogach wojskowych, wbrew twierdzeniom i usiłowaniom piśmiennictwa niemieckiego, nie mogą być w żadnym wypadku uważane za prototyp konwencyj i umów, odnoszących się do uregulowania kwestji tranzytu wschodnio-pruskiego.

CELE TEZ NIEMIECKICH W SPRAWIE DRÓG WOJSKOWYCH

W związku z tem powstaje uzasadnione pytanie, w jakim celu piśmiennictwo niemieckie konstruuje tezy, że umowy o drogach wojskowych przeszłości są prototypem umów o tranzycie?

Odpowiedź znajdujemy u S c h ö n b e r g a [**30** 10], który z tego argumentu wyciąga następujący wniosek.

W ubiegłem stuleciu wyłoniła się, jak wyżej wspomniano, w Rzeszy Niemieckiej konieczność uzyskania połączenia ze sobą drogami wojskowemi *(Etappenstrassen)* nie przytykających do siebie części jednego i tego samego kraju. Dzięki rozwojowi komunikacji, okazało się niezbędnem wybudowanie połączenia linij kolejowych jednego i tego samego państwa drogą dobudowania

[72] S m o g o r z e w s k i [**35** 183 i nast.] wylicza około 20 t. zw. „korytarzy“ i 5 t. zw. „półkorytarzy“. Komunikacja tranzytowa przez te „korytarze“ i „półkorytarze“ odbywa się jeszcze i dzisiaj we wszystkich wyliczonych wypadkach.

krótkich linij kolejowych, przechodzących przez terytorjum obcego państwa. Takie właśnie umowy, oraz umowy o drogach wojskowych *(Etappenstrassen)* tworzą z punktu widzenia prawa międzynarodowego, służebności międzynarodowe.

A więc, jak już z powyższego wynika, argument o drogach wojskowych służy piśmiennictwu niemieckiemu jedynie dla uzasadnienia innej wątpliwej tezy, o której będzie mowa niżej.

B) Tranzyt wschodnio-pruski jako służebność międzynarodowa

Piśmiennictwo niemieckie wysuwa twierdzenie, że tranzyt wschodnio-pruski w rozumieniu odnośnych postanowień Traktatu Wersalskiego i Konwencji Tranzytowej Paryskiej jest służebnością międzynarodową [**30** 10]. Twierdzenie to przewija się prawie przez wszystkie prace autorów niemieckich, dotyczące zagadnień, związanych z uregulowaniem powojennych stosunków wschodnio-pruskich. O ile jedna część tych autorów ogranicza się jedynie, przy omawianiu tranzytu wschodnio-pruskiego, do niepopartego niczem twierdzenia, że tranzyt ten na mocy postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 roku jest rzekomo służebnością międzynarodową, — o tyle druga grupa tych autorów usiłuje uzasadnić to twierdzenie. Najobszerniejsze uzasadnienie tego twierdzenia znane jest nam u takich autorów, jak Deuticke [**7**] i Schönberg [**30**].

POWSTANIE POJĘCIA SŁUŻEBNOŚCI MIĘDZYNARODOWEJ

Pojęcie służebności wykształciło się w prawie cywilnem. Treść jej stanowią prawa do wykonywania pewnych czynności przez właściciela jakiegoś gruntu na gruncie sąsiedzkim, nie należącym do niego. Służebność może również obejmować zakaz przeszkodzenia wykonaniu jakiejś czynności na obcym gruncie (sąsiednim). W każdym bądź razie służebność jest prawem rzeczowem, przywiązanem do danej jednostki gruntu (posiadłość, majątek lub parcela), istniejącem bez względu na osobę właściciela. W prawie cywilnem występują służebności, które obciążają kilka jednostek gruntowych, względnie odwrotnie, których wykonywanie przysługuje kilku jednostkom gruntowym. Istota, forma i treść służebności zostały ściśle określone w prawie cywilnem.

Zupełnie inaczej przedstawia się ta kwestja w prawie międzynarodowem.

O ile w prawie cywilnem służebność została uznana powszechnie i istnienie jej datuje się już od niepamiętnych czasów — już prawo rzymskie znało służebność — o tyle prawo międzynarodowe na skutek swej bardziej nieskrystalizowanej formy nie sprzyja powstaniu takich zobowiązań międzynarodowych, któreby było można nazwać *per analogiam* służebnością

państwową, względnie międzynarodową. To też w prawie międzynarodowem służebności nie występują w takiej bezwzględnej formie, jak to ma miejsce w prawie cywilnem. Istnieją jednak próby nazywania zobowiązań międzynarodowych, mających bardzo odległe podobieństwo do służebności cywilnych, służebnościami międzynarodowemi. Naturalnie są to tylko próby i nauka prawa międzynarodowego w tej kwestji ostatecznie się jeszcze nie wypowiedziała.

Próby te powstały w początkach XVII wieku w Niemczech i zbiegają się z recepcją prawa rzymskiego przez ustawodawstwo niemieckie. Powyższa recepcja odbywała się w Niemczech stopniowo w ciągu dłuższego okresu czasu i objęła w pierwszym rzędzie niemieckie prawo państwowe. Clauss [4 36] w monografji o służebnościach międzynarodowych między innemi pisze o recepcji tej, co następuje:

„Teorja prawa państwowego nie ograniczyła się do przeszczepienia rzymskich pojęć prawa publicznego do stosunków niemieckich; np. funkcje niemieckiego zwierzchnika krajowego (Landesherr) miały odpowiadać funkcjom księcia rzymskiego (princeps), lecz poszła dalej, gdyż tam, gdzie brakowało w prawie publicznem pojęć, zostały one zapożyczone ze sfery prawa prywatnego i tak uzyskana forma została wyposażona publiczno-prawną treścią. Proces ten prowadził nawet często do tego, że zatrzymywano się nad formą i dopiero potem próbowano określić i skonstruować, na podstawie analogij, z prawa prywatnego stosunek publiczno-prawny. Tej okoliczności należy zawdzięczać, że w niemieckiem prawie państwowem błąka się jeszcze wiele pojęć cywilno-prawnych; nawet prawo międzynarodowe zostało przez Fricker'a scharakteryzowane jako „wyższe prawo prywatne". — „Prawo międzynarodowe" — mówi on w swej pracy o prawie państwowem — „występuje jako wyższe prawo prywatne *(höheres Privatrecht)*, jako prawo państw w ich samodzielnem istnieniu sąsiedzkiem".

Ten ostatni proces, a mianowicie przeniesienie instytucyj prawa cywilnego do pojęć i stosunków prawa publicznego, oraz ich konstrukcja i wyjaśnienie na podstawie prywatno-prawnych analogij, występuje szczególnie wyraźnie przy instytucji prawnej służebności międzynarodowej".

Argumenty, odnoszące się do kwestyj służebności międzynarodowych, zostały sformułowane w czasie walki Prus o hegemonję w Związku państw niemieckich i w walce tychże Prus o zjednoczenie Niemiec w Rzeszę Niemiecką pod swojem przewodnictwem. Jednak pojęcie i istota służebności międzynarodowej nawet dziś ostatecznie się nie ukształtowały. W kwestji tej istnieją dwie teorje: teorja przestrzenna i teorja podmiotowa. Deuticke [7 58] w następujący sposób charakteryzuje tezy tych teoryj:

„Według pierwszej państwu przysługuje wyłączne prawo publiczno-prawnej suwerenności. Analogje z prawa prywatnego są niedopuszczalne. Obszar nie jest przedmiotem, a tylko widownią władzy państwowej. Określa on tylko przestrzenną objętość suwerenności państwowej... Tak nazywana suwerenność terytorjalna nie jest znamieniem określonych uprawnień materjalnych.

Teorja podmiotowa tymczasem twierdzi, że oprócz władzy nad poddanymi przysługuje państwu jeszcze inne prawo, które oznacza

się jako rzeczowe prawo państwowe. Twórca tej teorji v. Gerber mówi, że terytorjum państwowe jest rzeczowym podmiotem suwerenności. Przynależność terytorjum do państwa, jako uprawnionego podmiotu jest wyłączną treścią państwowego prawa rzeczowego. Mimo to nie można przyjąć, że to rzeczowe prawo państwowe jest identyczne z prywatno-prawną własnością".

Spór o istotę pojęcia służebności międzynarodowej nie został ostatecznie zakończony.

TEZY NIEMIECKIE W SPRAWIE SŁUŻEBNOŚCI TRANZYTU

Piśmiennictwo niemieckie widzi pierwowzór tranzytowych służebności międzynarodowych w umowach o drogach wojskowych i usiłuje postawić tezę, że umowy te są pierwowzorem art. 89 Traktatu Wersalskiego, względnie postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej.

Jednak z analizy argumentów o drogach wojskowych[73] wynika, że umowy o drogach wojskowych nie mogą być uważane za prototyp konwencji paryskiej. Powyższe wywody potwierdza również i Schönberg [**30** 10], który m. in. stwierdza, co następuje:

„Należy podnieść, że w historji nie zaistniał jeszcze fakt zawarcia takiej umowy, jak Konwencja Tranzytowa Paryska. Konwencja ta bowiem reguluje kwestje, które wyłoniły się z najnowszych wynalazków techniki komunikacyjnej".

Zdaniem piśmiennictwa niemieckiego istotą i warunkiem istnienia służebności międzynarodowej jest istnienie stałego ograniczenia suwerenności jednego państwa na korzyść państwa sąsiedzkiego.

Powstaje wobec tego pytanie, czy rzeczywiście tranzyt wschodnio-pruski na stałe ogranicza suwerenność państwową Polski?

W kwestji tej w piśmiennictwie niemieckiem istnieją pewne rozbieżności i wywody poszczególnych autorów znacznie odbiegają od siebie. Wyłaniają się dwie tezy: według pierwszej z nich, rzekome ograniczenie suwerenności państwowej wynika z art. 89 Traktatu Wersalskiego, który zawiera zobowiązanie Polski do zapewnienia wolności tranzytowi wschodnio-pruskiemu, według zaś drugiej tezy ograniczenie suwerenności państwowej Polski wynika rzekomo z niektórych postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej.

CZY ART. 89 TRAKTATU WERSALSKIEGO JEST SŁUŻEBNOŚCIĄ

Pierwsza teza została może najwyraźniej sprecyzowana przez Deuticke'go [**7** 61], który między innemi charakteryzuje rzekome ograniczenie suwerenności Polski w dziedzinie tranzytu wschodnio-pruskiego w następujący sposób:

„Oddzielenie Prus Wschodnich od Rzeszy uzasadniało serwitut art. 89 Traktatu Wersalskiego. W przeciwieństwie do innych znanych

[73] Patrz str. 117 i następne niniejszej pracy.

serwitutów komunikacyjnych posiada on tę szczególność, że tutaj, z uwzględnieniem środków komunikacyjnych, tranzyt nie został ograniczony do kolejnictwa, ale stosownie do brzmienia art. 89 obejmuje całość komunikacji i to zarówno drogi, po których się odbywa transport, jak i to, co ma być transportowane, a więc osoby i towary.

Skutek, jaki wynika z serwitutowego charakteru prawa do tranzytu, jest taki, że Niemcy wewnątrz granic, zakreślonych art. 89, wykonywują suwerenność komunikacyjną na mocy własnego prawa niezależnie od władzy państwowej polskiej. Pociąga to za sobą, że Rzesza Niemiecka nie może być w tem ograniczona. Także wykonywanie tego prawa nie może być jej utrudnione przez jakiekolwiek zarządzenia polskie. Z drugiej strony prawo to musi być wykonywane przez Niemcy *civiliter*. Wewnątrz granic (art. 89) są Niemcy zupełnie swobodne i niezależne; ustawodawstwo polskie musi uwzględnić tranzyt".

Powyższe twierdzenia piśmiennictwa niemieckiego nie wytrzymują krytyki. Art. 89 Traktatu Wersalskiego nie posiada samoistnego bytu, lecz obowiązuje łącznie z art. 98, zawierającym postanowienia, dotyczące zawarcia przyszłych konwencyj polsko-niemieckich. Wskutek tego dla uruchomienia tranzytu, a więc dla zrealizowania postanowień art. 89 Traktatu Wersalskiego, dotyczącego zapewnienia wolności tranzytowi wschodnio-pruskiemu, należało zawrzeć specjalną umowę, regulującą wzajemne prawa i obowiązki państw, korzystających z tranzytu. Wynika z tego, że art. 89 posiada jedynie charakter postanowienia „ramowego" w stosunku do zawartej na jego podstawie Konwencji Tranzytowej Paryskiej, a nie może być rozpatrywany „samoistnie" w oderwaniu od innych postanowień Traktatu Wersalskiego oraz umów uzupełniających.

Teza o rzekomem ograniczeniu suwerenności Polski na podstawie art. 89 Traktatu Wersalskiego nie da się zupełnie utrzymać. Możnaby ewentualnie, idąc tą drogą, dojść do wyniku, że suwerenność Polski ograniczają postanowienia konwencji paryskiej. I to właśnie twierdzenie jest identycznem z drugą tezą, reprezentowaną przez nowsze piśmiennictwo niemieckie.

W tej kwestji na uwagę zasługują wywody Schönberga [**30**], który przedstawił wyczerpująco argumenty pro-serwitutowe piśmiennictwa niemieckiego i wysunął twierdzenie, że tranzyt wschodnio-pruski rzekomo jest służebnością międzynarodową, gdyż Konwencja Tranzytowa Paryska, regulująca tę kwestję, wydaje się stale ograniczać suwerenność Polski w następujących dziedzinach:

1. stan kolei (art. 8 i 25 konwencji);
2. ograniczenia w czasie wojny (art. 9 konwencji);
3. ograniczenia stosowania polskich ustaw i rozporządzeń (art. 5, ustęp 2 konwencji);
4. tranzyt wojskowy (art. 47 konwencji).

Wobec tego, że konwencja paryska reguluje z jednej strony tranzyt wschodnio-pruski przez Polskę, zaś z drugiej strony tranzyt polski z W. M. Gdańskiem przez Prusy Wschodnie, rzekoma służebność międzynarodowa tranzytu, zdaniem Schönberga, obciąża zarówno Polskę jak i Niemcy.

1. Stan kolei (art. 8 i 25 konwencji)

UTRZYMYWANIE DRÓG TRANZYTOWYCH

Art 8 Konwencji Tranzytowej Paryskiej nakłada na strony umawiające się, a więc Polskę i Niemcy, obowiązek utrzymywania dróg, przeznaczonych do ruchu tranzytowego, w normalnym stanie konserwacji. Zobowiązanie niniejsze nie daje żadnej ze stron prawa mieszania się do wewnętrznej administracji drugiej strony. Art. 25 konwencji przewiduje ponadto, że linje kolejowe, przeznaczone dla tranzytu uprzywilejowanego, mają być utrzymywane w stanie odpowiadającym rozwojowi ruchu na tych linjach.

W powyższem zobowiązaniu usiłuje piśmiennictwo niemieckie widzieć ograniczenie praw suwerennych Polski, względnie Niemiec, które to państwa, zdaniem autorów niemieckich, nie mają prawa zamykać, względnie otwierać linij kolejowych dla ruchu tranzytowego według własnego uznania.

Zachodzi jednak pytanie, jak przedstawiałaby się ta kwestja w wypadku, gdyby art. 8 i art. 25 nie zostały umieszczone w Konwencji Tranzytowej Paryskiej.

Naturalnie, że drogi komunikacyjne, w szczególności linje kolejowe, musiałyby być utrzymywane w stanie normalnej konserwacji, gdyż w przeciwnym wypadku powstałaby trudność utrzymania ruchu kolejowego, a nawet niebezpieczeństwo ewentualnych katastrof kolejowych, za które zarządy kolejowe ponoszą odpowiedzialność. Wywołałoby to niedotrzymanie wkońcu zobowiązań, wynikających z umowy międzynarodowej. W każdej zaś komunikacyjnej umowie międzynarodowej uważa się za domniemane te postanowienia, które dotyczą utrzymania dróg w normalnym stanie konserwacji, nawet wtedy, gdyby odnośna umowa wyraźnie się co do tego nie wypowiedziała[74].

Należy zauważyć, że zarówno postanowienia art. 8, a specjalnie art. 25 konwencji, mogą być rozpatrywane jedynie łącznie z art. 23 i 26, dotyczącemi ilości linij kolejowych, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, i zmian tras tych linij, następnie łącznie z art. 24, przewidującym coroczne narady w sprawie kolejowego rozkładu jazdy, jak również z art. 27, dotyczącym zobowiązania Polski do rozwinięcia zdolności przewozowej kolei przy pomocy Niemiec, i z całym szeregiem innych postanowień, odnoszących się do uregulowania kwestyj kolejowych i komunikacyjnych tranzytu. Dopiero na tem tle postanowienia art. 8 i 25 dadzą się dostatecznie zrozumieć, jako techniczne uregulowanie tranzytowego ruchu drogowego lub kolejowego, nie mające nic wspólnego

[74] Analogicznie przedstawia się sprawa np. utrzymywania przewodów telefonicznych i telegraficznych w międzynarodowej komunikacji telegraficznej i telefonicznej, utrzymania urządzeń w międzynarodowej komunikacji pocztowej, utrzymania lotnisk w międzynarodowej komunikacji lotniczej i t. p.

z jakiemkolwiek ograniczeniem praw suwerennych. Co się zaś tyczy zmiany linij kolejowych lub ich zamknięcia dla ruchu, to państwa zainteresowane mogą to uczynić za wspólnem porozumieniem, gdyż konwencja jest umową dwustronną.

Należy podkreślić, że Polska ma prawo zamknąć ruch kolejowy w drodze t. zw. kasowania pociągów (w myśl art. 29 i przepisów wykonawczych konwencji). Mianowicie w wypadku, gdy przeciętne zapełnienie w stosunku do miejsc siedzących w pociągu wynosi mniej niż 60%, dany pociąg może być zupełnie wycofany z ruchu. Teoretycznie biorąc, można byłoby w ten sposób zamknąć cały ruch na danej linji, tem bardziej, że przeciętne zapełnienie pociągu tranzytowego, wskutek znacznej ilości kursujących pociągów, nie przekracza 30% siedzących miejsc.

Wysuwana przez piśmiennictwo niemieckie możliwość odwołania się zainteresowanych stron do Sądu Rozjemczego, w celu uzyskania orzeczenia odnośnie stanu dróg, nie może być uważana za ograniczenie praw suwerennych. Normalna konserwacja dróg komunikacyjnych istnieje sama przez się, wobec czego nie może być przyczyną odwołania się *bona fide* do Sądu Rozjemczego.

Z powyższych wywodów wynika, że ani art. 8, ani art. 25 Konwencji Tranzytowej Paryskiej nie ograniczają suwerenności Polski, lecz stanowią jedynie logiczne następstwo technicznego uregulowania ruchu tranzytowego.

2. Ograniczenia w czasie wojny (art. 9 konwencji)

WYPOWIEDZENIE KONWENCJI TRANZYTOWEJ

Art. 9 przewiduje, że postanowienia konwencji w czasie wojny *ipso facto* nie upadają. Ograniczenie ruchu tranzytowego może się odbyć jedynie w przepisany sposób. Z powyższego postanowienia wyciąga piśmiennictwo niemieckie wniosek, że ustawodawstwo polskie nie może spowodować zamknięcia ruchu tranzytowego. W szczególności nie mogą być wprowadzone w stosunku do tranzytu wschodnio-pruskiego ograniczenia ruchu kolejowego, wywołane potrzebami wojennemi (np. transport wojsk i materjałów wojennych i t. p.). Uregulowanie to przedstawia, zdaniem piśmiennictwa niemieckiego, ograniczenie suwerenności państwowej.

Twierdzenie to jednak przy bliższej analizie postanowień konwencji nie daje się uzasadnić.

Art. 9 konwencji może być uważany jedynie jako sposób wypowiedzenia konwencji. Wbrew twierdzeniu piśmiennictwa niemieckiego Polska posiada na podstawie tego artykułu prawo zawieszenia postanowień konwencji tranzytowej i zamknięcia tranzytu wschodnio-pruskiego, względnie wprowadzenia doń ograniczeń. Jeszcze wyraźniej występuje to prawo Polski, gdy się uwzględni brzmienie art. 9 z art. 5 i 98 konwencji, które przewidują wprowadzenie ograniczeń ruchu tranzytowego, nietylko

w wypadku wojny w Europie, ale i w wypadku ogłoszenia, zgodnie z konstytucją polską, stanu oblężenia w Polsce, lub stanu wojennego na obszarze, przez który odbywa się tranzyt. W ten sposób ustawy polskie mogą ograniczyć, a nawet w pewnych warunkach zupełnie zamknąć tranzyt wschodnio-pruski. Wypadek taki może mieć miejsce przedewszystkiem w razie przeniesienia operacyj wojennych na obszar, przez który odbywa się tranzyt. Faktycznie wtedy tranzyt nie będzie się mógł odbywać, gdyż w razie siły wyższej wszelkie umowy ulegają zawieszeniu.

Z drugiej strony Polska może zamknąć tranzyt wschodnio-pruski w wypadku niebezpieczeństwa dla bytu państwa i to na zasadzie ust. 2 art. 5 konwencji, postanowienia którego zezwalają na przerwę, lub ograniczenia ruchu tranzytowego w razie ostatecznej konieczności i naglącej potrzeby (w razie, gdyby np. Niemcy okazywały pomoc państwu, prowadzącemu wojnę z Polską, tranzytując oddziały ochotnicze, względnie materjały wojenne). W tym wypadku Polska, zamykając tranzyt, będzie działała w myśl zasad prawa, gdyż wszelkie umowy międzynarodowe obowiązują o tyle, o ile są wykonywane *bona fide*.

Uzależnienie możności wypowiedzenia konwencji od istnienia specjalnych warunków wskazuje jedynie na podkreśloną już wyżej stałość uregulowania tranzytu wschodnio-pruskiego przez Polskę. Stałość ta nie jest i nie może być nigdy interpretowaną w sensie rozszerzającym, jako ograniczenie suwerenności państwa.

W prawie międzynarodowem występują umowy i traktaty, które nie przewidują ani terminu, ani formy wypowiedzenia, lub ograniczenia ich mocy trwania, jak np. traktaty przyjaźni. A jednak nikomu nie przyjdzie na myśl, aby właśnie na skutek zawarcia takiego traktatu mogło powstać jakiekolwiek ograniczenie suwerenności państwowej.

3. Ograniczenie stosowania polskich ustaw i rozporządzeń (art. 5, ust. 2 konwencji)

PODLEGŁOŚĆ TRANZYTU USTAWODAWSTWU POLSKIEMU

Ustęp 2 art. 5 konwencji paryskiej postanawia, że podleganie tranzytu wschodnio-pruskiego prawom polskim w dziedzinie porządku i bezpieczeństwa publicznego, jak również polskim ustawom i przepisom sanitarnym — nie może nigdy, wbrew przepisom konwencji, zamknąć ruchu tranzytowego. Piśmiennictwo niemieckie stawia na tej podstawie tezę, że powyższe postanowienie Konwencji Tranzytowej Paryskiej jest ograniczeniem suwerenności Polski w dziedzinie ustawodawczej.

Powyższe twierdzenie autorów niemieckich nie zgadza się z intencją i treścią postanowień konwencji paryskiej.

Polska może mocą swoich rozporządzeń i ustaw regulować dowolnie ruch kolejowy na swem własnem terytorjum. Konwencja ogranicza to prawo jedynie do wypadku zupełnego zamknięcia ruchu kolejowego.

Wydanie przez Polskę przepisów prawnych, zamykających ruch tranzytowy, jest logicznie nie do pomyślenia jak długo istnieje konwencja paryska, a to choćby ze względu na istotę i charakter tej konwencji, na podstawie której Polska ustaliła razem z Niemcami warunki dla tranzytu wschodnio-pruskiego.

Rzekome ograniczenie ustawodawstwa polskiego zupełnie nie istnieje. A nawet istnienie takiego ograniczenia nie może być w żadnym wypadku uważane za ograniczenie suwerenności państwowej, gdyż logicznie biorąc, należałoby wtedy uważać każdą umowę międzynarodową również za pewnego rodzaju służebność. Każdy zawarty traktat, konwencja, lub umowa prawnie zobowiązuje państwo podpisujące do zachowania ich postanowień, a więc krępuje w pewnym stopniu własne ustawodawstwo. Jednak podobne skrępowanie wewnętrznego ustawodawstwa państwa zawierającego traktat międzynarodowy, nigdy nie było i nie jest uważane w prawie międzynarodowem za ograniczenie suwerenności.

4. Tranzyt wojskowy (art. 47 konwencji)

Wywody piśmiennictwa niemieckiego, odnoszące się do rzekomego ograniczenia suwerennych praw Polski w dziedzinie wschodnio-pruskiego tranzytu wojskowego dadzą się sprowadzić do dwu dziedzin: 1. komunikacyjnej i 2. prawnej.

TRANZYT WOJSKOWYCH NIEMIECKICH

1. Piśmiennictwo niemieckie wysuwa twierdzenie, że przejazd wojskowych niemieckich przez polskie terytorjum ogranicza prawa suwerenne Polski. W sprawie tej wywodzi Schönberg [**30** 32], co następuje:

„Sam fakt, że Polska wogóle pozwala na przejazd przez swoje terytorjum pociągom wojskowym, mieszczącym 400 ludzi, dowodzi, że jej prawa suwerenne mogą być poważnie kwestjonowane. Tych 400 ludzi w 10 osobowych wagonach, konwojowanych zaledwie przez paru konwojentów polskich, przedstawiają siłę, która nie może być tak łatwo trzymana w szachu, zarówno podczas podróży, jak również i na postoju w Tczewie lub w Chojnicach. Przez pociągnięcie hamulca mogą oni zatrzymać pociąg, obezwładnić z łatwością tych kilku konwojentów, pilnujących nielicznych wagonów, w których została złożona broń biała i palna, oraz amunicja, i zająć dworce, względnie obsadzić tory kolejowe. Sytuacja jest analogiczna jak ongiś, jakkolwiek według dawnych umów o drogach wojskowych, wchodziły w grę jeszcze większe oddziały niż 400 ludzi (bataljon), maszerujące w zwartym szeregu przez obce terytorja i wobec tego mogły się lepiej rozwinąć w terenie, niż żołnierze, jadący bez broni w długim osobowym pociągu.

Należy jednak liczyć się z tem, że 400 obcych żołnierzy w kraju stanowi jednak czynnik bardzo ważki, który w pewnych okolicznościach przedstawia dla państwa groźne niebezpieczeństwo".

Należy zauważyć, że autor niesłusznie ogranicza liczbę wojskowych, mogących jednocześnie przejeżdżać tranzytem. Memorjał niemieckiego ministerstwa spraw zagranicznych[75] stwierdza, że ilość ta jednorazowo może wynosić 1400 osób. Przytoczona przez Schönberga ilość 400 osób jest jedynie minimum ustalonem przez konwencję. Ilość ta może obejmować mniej, niż 400 osób tylko w wyjątkowych wypadkach[76].

Z przytoczonych wyżej wywodów piśmiennictwa niemieckiego wynika, że:

a) pociągami wojskowemi podróżują wojskowi. Wprawdzie autor nazywa ich „żołnierzami“ *(400 Mann fremde Soldaten — Mann* — szeregowy, żołnierz, — *Mannschaft* — szeregowi, załoga wojskowa), jednak powyższa nazwa nie jest zgodna z nazwą użytą przez konwencję paryską. Art. 44, § 1 konwencji stwierdza, że „za wojskowych uważane są wszelkie osoby w służbie czynnej, należące do siły zbrojnej państwa niemieckiego, lub polskiego, bez rozróżnienia, czy podróżują w ubraniu wojskowem, czy cywilnem“. Z dosłownego brzmienia tego artykułu wynika, że konwencja dopuszcza do tranzytu jedynie wojskowych podróżujących, zaś wojskowi nie podróżujący nie są zupełnie brani pod uwagę przez konwencję. Powyższe określenie stwierdza, że wojskowi niemieccy, znajdujący się na terytorjum Polski w innym charakterze, a więc w charakterze oddziału uzbrojonego, gotowego do natarcia lub obsadzenia jakichś punktów strategicznych, wyłączeni są z pod postanowień konwencji. Wobec tego nie można zupełnie mówić o jakiejś „sile 400 żołnierzy“, gdyż w myśl postanowień konwencji paryskiej, podróżujący wojskowi niemieccy nie mogą przedstawiać siły wojskowej. Gdyby taka „siła“ usiłowała przekroczyć granicę, to mogłoby się to odbyć jedynie gwałtem, ponieważ konwencja paryska wyklucza możność przekroczenia granicy przez niepodróżujących wojskowych niemieckich.

Fakt, że podróżujący wojskowi niemieccy nie przedstawiają żadnej „siły zbrojnej“ potwierdza nawet i piśmiennictwo niemieckie, które w końcowym ustępie stwierdza, że „wojskowi, korzystający ongiś z wojskowych

[75] Reichstagsdrucksache Nr. 2191 (Wahlperiode I). Denkschrift des Auswärtigen Amts vom 15 Juni 1921 zum Entwurf eines Gesetzes betreffend das Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland Nr. IV. Po. 9690/112487

[76] Należy zauważyć, że w tym wypadku do pociągów wojskowych muszą być doczepione wagony z mieniem wojskowem, względnie towarem cywilnym, przyczem każdy wagon liczy się za 16 osób.

dróg marszowych, a odbywający swą podróż w szyku zwartym i z bronią mogli się lepiej rozwinąć w terenie, niż wojskowi, jadący bez broni w długim pasażerskim pociągu“ [**30** 32].

Z punktu widzenia postanowień konwencji paryskiej, wojskowi niemieccy, korzystający z tranzytu wschodniopruskiego, są podróżnymi, a więc nie posiadają cech, które są właściwe żołnierzom, i tem samem upodobnieni zostali do podróżnych cywilnych, jednak z tą różnicą, że wojskowi mogą nosić jednolite umundurowanie żołnierzy wojska niemieckiego. Potwierdza to art. 49 konwencji, który wyraźnie mówi, że do tranzytu wojskowego odnoszą się postanowienia konwencji, dotyczące przewozu towarów cywilnych, o ile konwencja nie przewiduje w tym względzie wyjątków[77]. Dopuszczenie do przejazdu tranzytem przez obce państwo osób cywilnych w żadnym wypadku nie może być uważane za ograniczenie suwerenności jakiegoś państwa, ponieważ wszystkie transportowe umowy międzynarodowe przejazd taki dopuszczają; logicznie wynikałoby z tego, że wszystkie umowy tranzytowe są serwitutami, co jest oczywiście nonsensem.

b) wojskowi są przewożeni bez broni. Konwencja paryska postanawia, że broń wojskowych musi być złożona w osobnych wagonach, strzeżonych przez specjalny konwój polski. Twierdzenie piśmiennictwa niemieckiego, że wojskowi, korzystający z tranzytu mogliby siłą odebrać broń konwojowi polskiemu, a następnie siłą zająć dworce lub obsadzić części linij kolejowych, nie może w żadnym wypadku uzasadniać ograniczenia suwerenności państwowej. Według postanowień konwencji odebranie siłą broni, złożonej w wagonie, względnie opuszczenie wagonów kolejowych jest zakazane. (Wojskowi nie mają prawa wysiadania z wagonów, jedynie może to uczynić komendant transportu, oraz w wyjątkowych wypadkach dodana mu do pomocy straż). A przecież przekroczenie obowiązującego prawa nie nadaje nikomu nowego prawa, lecz stanowi karalne naruszenie stanu prawnego, co w żadnym wypadku nie może uzasadniać ograniczenia suwerenności państwowej.

Należy ponadto zauważyć, że fakt przejazdu tranzytem wojskowych bez broni stwierdza, że wojskowi niemieccy nie są przez konwencję paryską uważani za żołnierzy w rozumieniu międzynarodowego prawa wojennego i nie przedstawiają żadnej „siły zbrojnej“ (brak

[77] W myśl postanowień konwencji paryskiej tranzyt umundurowanych „bojówek“ może być zakazany.

broni, t. j. ekwipunku, który jest uzupełnieniem „munduru“ — uniformu żołnierskiego, będącego warunkiem *sine qua non* osoby, noszącej miano żołnierza).

Z powyższego, bardzo dokładnie określonego przez konwencję, charakteru wojskowych podróżnych, logicznie wynika, że dawne drogi marszowe, uprawniające do przemarszu oddziałów wojskowych, uzbrojonych i w zwartym szyku, absolutnie nie mogą być uważane za prototyp nawet tej części konwencji paryskiej, która odnosi się do tranzytu wojskowego. Traktaty o drogach marszowych dopuszczały przemarsz żołnierzy państwa obcego uzbrojonych, podczas, gdy postanowienia konwencji w sprawie tranzytu wojskowego mówią jedynie o wojskowych podróżnych, jadących bez broni pociągami wojskowemi.

c) podróżujący wojskowi niemieccy są pod stałym dozorem. W myśl art. 44 niemieckie pociągi wojskowe przejeżdżają przez terytorjum polskie pod konwojem celnym. Personel konwoju obowiązany jest, odnośnie do przewozów kolejowych, kontrolować ścisłe wykonanie wszelkich zarządzeń, mających na celu zapewnienie porządku publicznego, oraz spraw celnych, szczególnie podczas postojów pociągów. Obowiązany jest on również nie dopuszczać publiczności do wagonów, przeznaczonych na przewóz broni i amunicji. Dla każdego transportu winien być wyznaczony naczelnik konwoju.

Z chwilą przekroczenia granicy polskiej wojskowe transporty niemieckie pozostają pod dozorem polskich konwojentów, będących pod kierunkiem naczelnika personelu konwojentów, którego wszelkie wskazówki, dotyczące służby dozoru winny być wykonywane. Wynika z tego, że transporty te nie są pozostawione same sobie, a znajdują się pod silnym nadzorem (w tym wypadku kwestja, czy nadzór składa się z jednego, czy więcej urzędników, lub żołnierzy polskich, nie ma żadnego znaczenia), i wszelkie zarządzenia naczelnika transportu w sprawie służby dozoru, a więc zarządzenia, zapewniające bezpieczeństwo i porządek podczas przejazdu wojskowych podróżujących tranzytem, muszą być bezwarunkowo wykonane. Potwierdza to wyraźnie, że suwerenność Polski nie jest ograniczona w tej dziedzinie.

Powyższe rozważania dowodzą, że zezwolenie na przejazd osób wojskowych niemieckich przez terytorjum Polski nie ogranicza w niczem suwerenności państwa w dziedzinie transportów wojskowych, jak to chce widzieć piśmiennictwo niemieckie.

Pozostaje do zbadania druga kwestja.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ WOJSKOWYCH NIEMIECKICH WOBEC PRAW POLSKICH

2. Piśmiennictwo niemieckie wysuwa twierdzenie, że wobec tego, iż karanie przestępstw, popełnionych przez wojskowych niemieckich podróżujących tranzytem przez Polskę, zostało oddane niemieckim władzom wojskowym, zachodzi w tym wypadku znaczne ograniczenie suwerenności państwowej.

Powyższe twierdzenie jest konstrukcyjnie błędne i pozbawione podstaw prawnych.

Art. 44 konwencji paryskiej, idąc po linji obowiązujących regulaminów wojskowych, postanawia, że odpowiedzialność za utrzymanie dyscypliny wśród wojskowych, którzy podróżują tranzytem, oraz za wykonanie wszelkich zarządzeń, wydanych w sprawie przewozu, spada na niemieckiego komendanta transportu (oficera), który w celu utrzymania porządku i spokoju może posiadać do pomocy straż. Komendant ten posiada prawa i obowiązki dowódcy transportu wojskowego i wykonywuje swoją władze t y l k o w stosunku do wojskowych swego kraju, jadących tym samym pociągiem. Straż oddana do dyspozycji dowódcy transportu ma prawa i obowiązki straży jedynie t y l k o w stosunku do osób należących do jej kraju i podróżujących tym samym pociągiem. Nie korzysta ona z żadnych prerogatyw straży wojskowej w stosunku do innych osób i władz. Komendant i straż (najwyżej 10 osób wojskowych) mogą być uzbrojeni w białą broń, oraz nabite pistolety wraz z zapasowym magazynem. Broń może być użyta przez straż w y ł ą c z n i e p r z e c i w k o w o j s k o w y m j e j w ł a s n e g o k r a j u i to jedynie w razie bezpośredniego niebezpieczeństwa.

Art. ten postanawia, że dowódca straży, w dziedzinie służby dozoru, podlega naczelnikowi konwoju polskiego, który wydaje mu wskazówki. Wskazówki te muszą być wykonywane. W razie, gdy naczelnik konwoju polskiego zauważy, że zachowanie się wojskowych niemieckich sprzeciwia się przepisom konwencji, ustala, razem z komendantem transportu niemieckiego, stan faktyczny zajścia, poczem komendant transportu niemieckiego zarządza ukaranie winnego przez władze niemieckie. Analogiczne uregulowanie obowiązuje w wypadku, gdy członek konwoju polskiego popełni wykroczenie w stosunku do podróżujących wojskowych niemieckich.

Powyższe uregulowanie odpowiedzialności karnej wojskowych, korzystających z tranzytu, nie narusza w niczem zasadniczego stanowiska art. 5 Konwencji Tranzytowej Paryskiej, postanawiającego, że „ruch tranzytowy podlega prawom kraju tranzytowego, odnoszącym się do porządku i bezpieczeństwa publicznego“ i przedstawia jedynie inną formę odpowiedzialności wobec praw polskich, wywołaną charakterem podróżujących wojskowych, którzy zarówno w Polsce, jak i w Niemczech są wyłączeni z pod

ogólnego ustawodawstwa publiczno-prawnego, a podlegają ustawodawstwu specjalnemu, w tym wypadku wojskowemu.

Uregulowanie w ten sposób odpowiedzialności wojskowych niemieckich posiada cechy jedynie praktycznego rozwiązania tego złożonego problemu. Wprowadzenie analogicznej odpowiedzialności, jak to ma miejsce w stosunku do osób cywilnych, korzystających z tranzytu, nie mogło być zastosowane z uwagi na odrębny charakter prawny osób wojskowych i prowadziłoby stale na tem tle do niepożądanych konfliktów; przeciwko powierzeniu dowództwa niemieckich transportów wojskowych polskim oficerom oponowali Niemcy przy zawieraniu konwencji tranzytowej. Również nie byłoby to wskazane ze względów technicznych, związanych z dowodzeniem, a mogących doprowadzić do niepotrzebnych starć. Wobec tego zastosowano formę odpowiedzialności niemieckiego komendanta transportu, ustanawiając nad nim silny nadzór w osobie naczelnika konwojentów polskich. Praktyka dotychczasowa wykazała, że powyższe uregulowanie okazało się życiowem, gdyż nie wywołało w ciągu całego okresu czasu, a więc w ciągu przeszło 12 lat, ani jednej skargi ze strony niemieckiej.

Z tych więc względów zarówno z punktu widzenia prawnego, jak i ze względu na istotę i charakter praktycznego rozwiązania tej kwestji nie zachodzi jakiekolwiek ograniczenie suwerenności państwowej.

Jak stwierdzono wyżej, w żadnym z wysuwanych przez piśmiennictwo niemieckie twierdzeń, nie zachodzą momenty formalne, ani merytoryczne, mogące uzasadnić jakiekolwiek ograniczenie suwerenności Polski, wobec czego, ani postanowienia Traktatu Wersalskiego, ani Konwencji Tranzytowej Paryskiej nie są i nie mogą być uważane, z punktu widzenia prawa międzynarodowego, ani formalnie, ani merytorycznie za służebność międzynarodową.

§ 3. ARGUMENTY KOMUNIKACYJNE

A) Drogi kolejowe tranzytu wschodnio-pruskiego

Twierdzenia piśmiennictwa niemieckiego w sprawie, o tak zasadniczym charakterze, jak kwestja ilości i stanu dróg kolejowych, przeznaczonych dla tranzytu, dałyby się sprowadzić do następujących zagadnień:

a) rzekoma doskonałość przedwojennej sieci kolejowej b. zaboru pruskiego;

b) przecięcie i zablokowanie szeregu przedwojennych linij kolejowych pomiędzy Prusami Wschodniemi, a resztą Niemiec;

c) ilość szlaków kolejowych, wyznaczonych dla tranzytu wschodnio-pruskiego.

a) Przedwojenna sieć kolejowa b. zaboru pruskiego

ORGANIZACJA PRZEDWOJENNEJ SIECI KOLEJOWEJ

W powojennem piśmiennictwie niemieckiem spotykamy twierdzenie, że przed wojną na terytorjum b. zaboru pruskiego istniała jednolita sieć kolejowa, którą tworzyły najważniejsze szlaki, przebiegające z kresów do ośrodków gospodarczych i to ze wschodu na zachód. Jako drogi komunikacyjne pomiędzy temi szlakami służyły liczne linje łącznicowe, biegnące wpoprzek tych linij głównych. Wszystkie te linje kolejowe razem tworzyły doskonale zorganizowaną sieć kolejową.

To twierdzenie zasadnicze, które może najwyraźniej zostało sformułowane przez Hesse [**12** 39] zasługuje na specjalną uwagę, gdyż służy ono za podstawę dalszych tez piśmiennictwa niemieckiego.

Powstaje uzasadnione pytanie, czy też rzeczywiście ta sieć kolejowa na obszarze b. zaboru pruskiego była tak doskonale zorganizowaną?

Należy stwierdzić, że strona niemiecka nie uzasadnia tego twierdzenia i nie wspomina na czem polegała ta rzekoma doskonała organizacja kolejowa. Twierdzenie niemieckie zawiera jedynie opis faktu, wywołanego dość długim okresem czasu pruskiej polityki kolejowej, który zmuszał autorów niemieckich do wypowiedzenia się w tym względzie. Jednak takie postawienie zagadnienia przez piśmiennictwo niemieckie w formie pozytywnego twierdzenia wzbudza poważne wątpliwości, które nawet przy pobieżnem zapoznaniu się z treścią wynikają, już choćby z braku kryterjum dla osądzenia przydatności tej organizacji kolejowej b. zaboru pruskiego.

Ujmując całe to zagadnienie od strony interesów danego obszaru terytorjalnego, nie przesądzając jednakże, że jest to jedyny i właściwy sposób ujęcia zagadnienia, organizacja i rozbudowa sieci kolejowej, może być prowadzona celem zadośćuczynienia wymogom gospodarczym, lub politycznym danej połaci kraju.

O ile wymogi gospodarcze nakładają na zarząd kolejowy obowiązek zorganizowania przedewszystkiem połączeń, mających pierwszorzędne znaczenie dla podniesienia kraju pod względem ekonomicznym i kulturalnym, — o tyle wymogami politycznemi, a w pierwszym rzędzie względami strategicznemi rządzi bezapelacyjnie i wyłącznie t. zw. „racja stanu“, która zupełnie nie bierze pod uwagę, lub jedynie w bardzo nikłej mierze uwzględnia potrzeby gospodarcze i kulturalne miejscowej ludności.

Najbardziej powołanemi czynnikami do wydania osądu, czy dana sieć kolejowa jest budowana z uwzględnieniem potrzeb gospodarczych, czy też w celach politycznych, a przedewszystkiem strategicznych danego terytorjum, wydają się być organizacje gospodarcze. Organizacje te, izby handlowe niemieckie, względnie urzędy starszych kupiectwa niemieckiego, istniały w różnych ośrodkach życia gospodarczego b. zaboru pruskiego, przeważnie

po większych miastach, jak Gdańsk, Królewiec, Grudziądz, Toruń etc. Były one korporacjami prawa publicznego, jednocząc zaś przedstawicieli wszelkich sfer gospodarczych i przemysłowych, stanowiły urzędowe przedstawicielstwo tych dziedzin życia. Ponieważ rząd pruski prowadził wobec Polaków specjalną, a dobrze znaną całej Europie politykę antypolską, wobec tego we wszystkich przedstawicielstwach urzędowych, a więc i w przedwojennych izbach handlowych b. zaboru pruskiego znajdowali się wyłącznie Niemcy. Ten fakt nabiera pierwszorzędnej wagi, podkreśla bowiem wiarygodność krytyki.

Jak więc wygląda ta rzeczowa krytyka w dziedzinie kolejowej?

OPINJE PRZEDWOJENNYCH IZB HANDLOWYCH NIEMIECKICH

Charakterystyczną jest rzeczą, że prawie wszystkie przedwojenne niemieckie izby handlowe skarżą się przed Rządem Niemieckim na systematyczne pomijanie przez pruską administrację gospodarczego punktu widzenia przy budowie połączeń kolejowych na całym obszarze b. zaboru pruskiego.

I tak naprzykład Izba Handlowa w Grudziądzu, w specjalnym memorjale [**40**], przedłożonym sejmowi pruskiemu w roku 1900 pisze między innemi:

„Prowincja Prus Zachodnich[78] jest najskąpiej uwzględniona ze wszystkich prowincyj — za wyjątkiem Prus Wschodnich — w dziedzinie rozwoju kolejnictwa. Podczas, gdy w całem państwie pruskiem istnieje na 10 000 mieszkańców 5,5 km. kolei pierwszorzędnych, na 10 000 mieszkańców w Prusach Wschodnich przypada tylko 3 km., w Prusach Zachodnich tylko 4,2 km., natomiast w Pomerelji i prowincji Nadreńskiej 4,6 km., w Brandenburgji (łącznie z Berlinem) 5,2 km., w Poznańskiem 5,7 km., w Szlezwigu-Holsztynie 5,8 km., na Śląsku 6,0 km., w Hessji-Nassau 6,2 km., w Westfalji 6,3 km., w Saksonji 7,0 km. i w Hanowerze 7,2 km. kolei pierwszorzędnych. Tymczasem przy mniejszej gęstości zaludnienia Prus Zachodnich należałoby się spodziewać, że na równą ilość mieszkańców będzie przypadało więcej linij pierwszorzędnych, niż w gęściej zaludnionych prowincjach. Ten brak linij pierwszorzędnych nie może być wyrównany przez wybudowanie linij drugo i trzeciorzędnych, które nie mogą zastąpić kolei pierwszorzędnych i które przytem w prowincji Prus Zachodnich zostały wybudowane w przeważnej części ze względów strategicznych, a nie gospodarczych.

. . . .

Podczas, gdy na południowym i północnym krańcu prowincji Prus Zachodnich przebiegają koleje normalnotorowe, jest ona w wewnętrznej swej części, w której znajduje się cały szereg wielkich i małych miast, gdzie przejawia się znaczna żywotność zarówno w rolnictwie, jak i handlu, skazana na korzystanie z kolei drugorzędnych, które nawet w najlepszym wypadku nie odpowiadają

[78] T. zn. Westpreussen. Wobec sporów dotyczących użycia nazw: Pomeranja, Pomerelja, i niemożności zastosowania nazwy Pomorza, wobec tego, że ani historycznie, ani terytorjalnie prowincja Westpreussen nie pokrywała się z Pomorzem, tłumaczono dowolnie „Westpreussen“ na „Prusy Zachodnie“. Termin ten w historji Polski oznaczał terytorjum i geograficznie i pod względem obszaru zbliżone do obszaru przedwojennej prowincji Westpreussen.

potrzebom i muszą być zakwalifikowane jako zupełnie niewystarczające, gdyż nawet urządzenia stacyjne wykazują braki, a połączenia z pociągami, kursującemi na linjach głównych są złe.

. . . .

Połączenie z Berlinem jest dzisiaj nielepsze, jak przed więcej niż 20 laty... (str. 6 l. c.).

. . . .

Z powodu złych warunków na stacjach kolejowych cierpi na tem bardzo obrót towarowy, gdyż przeznaczone dla celów załadunkowych urządzenia, jak rampy, żórawie i t. p. nawet w części nie zaspakajają potrzeb (str. 7 l. c.).

. . . .

Podczas, gdy komunikacja tak się podniosła, a życie gospodarcze w ten sposób się rozwinęło nie mogą te koleje nawet w przybliżeniu wystarczyć koniecznościom gospodarczym, lecz niewystarczalność połączeń kolejowych odbija się, im dłużej tem więcej, jako zahamowanie dalszego rozwoju. Handel i przemysł cierpią na tem najwięcej. Miasta takie jak Grudziądz i Toruń, są zahamowane w swym rozwoju handlowym, miasta takie jak Chełmno i Kwidzyń nie mogą się z tego powodu pomyślnie rozwijać... (str. 9 l. c.).

. . . .

Z tych powodów środkowa część Prus Zachodnich, której życie gospodarcze w ciągu ostatnich lat bogato się rozwinęło, jest skazana na tak nieznośne stosunki kolejowe, jak napewno żadna inna równie kwitnąca okolica w całej Rzeszy. Odosobnionym wydaje się być w całym organiźmie komunikacyjnym Rzeszy Niemieckiej fakt, aby miasto o tej wielkości i znaczeniu co Grudziądz musiało się zadowolić tak niewystarczającemi kolejami drugorzędnemi". (str. 16 l. c.)

Ta sama Izba Handlowa w sprawozdaniu rocznem z roku 1902 [**13**] podaje:

„W naszym okręgu jest jeszcze sieć kolejowa bardzo rzadka i pewne uzasadnione życzenia różnych przedstawicielstw miejskich, które dotychczas nie były dostatecznie zauważone i dlatego przebrzmiały niewysłuchane, czekają na swe urzeczywistnienie (str. II l. c.).

. . . .

W szczególności są temu winne nieprzychylne do dziś dnia niekorzystnie rozwijające się stosunki komunikacyjne w porównaniu z innemi prowincjami. Prowincja, której miasta między sobą i z siedzibą prowincji posiadają tylko połączenia lokalne i to nawet niezawsze nadające się do użytku, będzie zawsze leżała na uboczu od wielkiego handlu, a miasta te mogą wytworzyć wyłącznie tylko przedsiębiorstwa rzemieślnicze o czysto lokalnem znaczeniu". (str. 57 l. c.)

Przedwojenna Izba Handlowa niemiecka w Toruniu, a więc w mieście, które już w latach 1861/62 otrzymało połączenie z Berlinem i Warszawą, zaś w latach 1871/73 z Poznaniem i Wystruciem, podczas, gdy Grudziądz dopiero w latach 1882/83 otrzymał jedyne dla tego miasta połączenie z Toruniem i Malborkiem, w sprawozdaniu za rok 1911 [**14**] podaje:

„Dalsze projekty rozbudowy sieci kolejowej nie są obecnie brane pod uwagę, mimo to pozostają jeszcze pewne życzenia, które prawdopodobnie będą w przyszłości uwzględnione. Poruszyliśmy już w naszem ostatniem sprawozdaniu, że miasto Lubawa stara się już od lat o dalszą rozbudowę kolei Zajączkowo—Lubawa aż do Kłonowa, aby w ten sposób móc uzyskać niezbędne połączenie z linją kolejową Bergfriede—Tauersee—Działdowo... (str. 8 l. c.).

. . . .

Bezskutecznemi były także i w przeszłym roku wszystkie usiłowania, zmierzające ku wprowadzeniu nowych pociągów wieczorowych z Gdańska do Torunia i z Torunia do Iławy". (str. 9 l. c.)

W sprawozdaniu za rok 1912 [**14**] Izby Handlowej w Toruniu czytamy:

„Że i w tym roku sprawozdawczym nie uwzględniono wielkiej ilości życzeń w sprawie rozkładu jazdy, wspominamy o tem tylko dla porządku. Godnem pożałowania okazuje się tylko to, że Królewska Dyrekcja Kolejowa w Gdańsku nie dała się jeszcze przekonać o konieczności wprowadzenia nowego pociągu wieczorowego z Gdańska do Torunia". (str. 9 l. c.)

W sprawozdaniu za rok 1913 [**14**], a więc na krótko przed wojną światową, Izba Handlowa w Toruniu podaje przedruk podania do Ministra Kolei Żelaznych Rzeszy Niemieckiej, w którem między innemi czytamy:

„W budowie nowej linji szuka miasto Wąbrzeźno swego ostatniego ratunku i tutaj musi i powinien Królewski Rząd Państwa zapewnić pomoc, gdyż warunki rolnicze kraju, który zostanie udostępniony przez budowę nowej kolei są bardzo korzystne (str. 32 l. c.).

. . . .

Miasto Chełmno skarży się już ciągle na złe połączenie z powiatem wąbrzeskim i częścią powiatu chełmińskiego. Zbyt do tych miejscowości może być utrzymany tylko przy stosunkowo wysokich kosztach transportowych. Również i dla Chełmna, które leży w martwym kącie, należy z radością powitać każde polepszenie komunikacji i może dałoby się osiągnąć, aby budowa linji kolejowej Herrmannsruhe—Kurnatowo była połączona z budową mostu na Wiśle przy Chełmnie, tem bardziej, że przemawiają za tem i względy wojskowe. W ten sposób można byłoby pomóc gruntownie interesom miast Chełmna i Wąbrzeźna". (str. 33 l. c.)

Znaną i szeroko komentowaną zarówno przez polską jak i niemiecką stronę jest walka Gdańska z niemieckim zarządem kolejowym w latach 1850—1914 w sprawie systematycznego upośledzania tego portu wobec takich miast portowych jak Szczecin, Hamburg i Królewiec. Argumenty gdańskie i polskie zostały zebrane w pracy S i e b e n e i c h e n a [**31**].

Jak bardzo Gdańsk czuł się upośledzonym pod względem niewystarczających połączeń kolejowych ze swym zapleczem świadczą chociażby następujące żale kupiectwa tego portu, które w sprawozdaniu rocznem za rok 1902[79] stwierdza:

„Powątpiewamy, aby na zachodzie Rzeszy znajdowały się dwa miasta o tem znaczeniu, jakie posiada Gdańsk i Toruń, w takiej samej odległości od siebie, w stosunku do których to, cośmy wyżej powiedzieli byłoby niemożliwem. Jak długo jednak w komunikacji pasażerskiej będą istniały stosunki, jakie przedstawiliśmy wyżej, nie będzie można naprawdę odmówić uprawnienia wschodowi do skarżenia się na zaniedbanie jego dróg komunikacyjnych". (str. 14 l. c.)

Ale nietylko w Prusach Zachodnich, również i w Prusach Wschodnich spotykamy te same skargi i żale izb handlowych, że

[79] Bericht über den Handel und die Schifffahrt Danzigs im Jahre 1902, erstattet durch das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Danzig.

sieć kolejowa jest zupełnie niewystarczająca dla potrzeb gospodarczych danego terytorjum.

I tak naprzykład Urząd Starszych Kupiectwa Królewieckiego w sprawozdaniu za rok 1906 [11] pisze:

„Powtarzające się wnioski w sprawie przebudowy linji Kobbelbude—Olsztyn na kolej pierwszorzędną, pozostały dotychczas bez rezultatu. Życzenie powyższej zmiany żywo pulsuje w zainteresowanych kołach gospodarczych. Jakieby nie było znaczenie, które powyższa linja kolejowa zdobyła w dziedzinie lokalnego obrotu towarowego, to jednak wskutek tego, że jest ona koleją drugorzędną, nie może w ten sposób wystarczająco wypełnić dalszych swych ważnych zadań w celu zwiększenia komunikacji pasażerskiej. Szybkość pociągów osobowych jest tak powolna, że hamuje komunikację pasażerską i nie pozwala na zupełne wykorzystanie tych udogodnień, jakie zapewnia kolej. Nieznaczny obecnie ruch osobowy, istniejący na tym szlaku, nie uzasadnia zupełnie odmowy spełnienia naszych życzeń. Idąc za dawnem doświadczeniem, komunikacja wzrośnie łącznie z poprawą warunków podróżowania. Do powyższego dochodzi jeszcze i to, że w międzyczasie Olsztyn stał się siedzibą okręgu regencyjnego i licznych władz wojskowych. Wobec tego istnieje dla całego okręgu regencyjnego zwiększona potrzeba szybkiej komunikacji z tą siedzibą regencyjną, a z drugiej strony także i z siedzibą prowincji, jaką jest Królewiec. O ile znaczne zwiększenie sieci kolei państwowych w Prusach Wschodnich w ostatnich dziesiątkach lat należy powitać z wdzięcznością, to jednak posiada nasza prowincja z drugiej strony tylko niewiele linij kolejowych, które są administrowane jako pierwszorzędne. Należałoby sobie życzyć, aby właśnie ta linja, która przez sam środek przecina Prusy Wschodnie była utrzymywana jako pierwszorzędna". (str. 25 l. c.)

W sprawozdaniu Urzędu Kupiectwa Królewieckiego za rok 1911 [**11**] czytamy:

„Związana ze zburzeniem starych fortów budowa i rozbudowa dworca centralnego w Królewcu została obecnie po długich przedwstępnych robotach zapewnioną". (str. 31 l. c.)

Przykładów takich moglibyśmy znaleźć więcej.

ROZBUDOWA SIECI KOLEJOWEJ PRZEZ PRUSY

Ta uzasadniona krytyka pruskiej polityki kolejowej przez takie organizacje gospodarcze, jak wyżej wspomniane przedwojenne izby handlowe niemieckie, nabiera jaskrawszego zabarwienia, skoro się uprzytomni kolejność budowy poszczególnych linij kolejowych w b. zaborze pruskim. K. Born[80] podaje następującą kolejność budowy poszczególnych szlaków kolejowych:

1. Berlin—Krzyż—Bydgoszcz — rok budowy 1851 (w połączeniu z linją do Szczecina zbud. w 1842/43);
2. Bydgoszcz—Tczew—Gdańsk w 1852;
3. Malbork—Królewiec w r. 1852/53;
4. Tczew—Malbork w r. 1857;

[80] Dr. Born, Präsident der Reichsbahndirektion Breslau: Die preussichen Eisenbahnen und Danzig. Sonderabdruck aus *Archiv für Eisenbahnwesen* Jahrgang 1931, Heft 5. Verlag Julius Springer in Berlin.

5. Królewiec—Eydtkuny w 1860 (od 1861 r. do Petersburga);
6. Bydgoszcz—Toruń—Aleksandrowo (do Warszawy) w r. 1861/62;
7. Sopoty—Gdańsk w r. 1870;
8. Szczecin—Starogard Pom. (1846) —Koźlin (1859) —Stolp (1869) —Gdańsk w 1870 r.;
9. Piła—Chojnice—Tczew w r. 1871/73;
10. Berlin—Poznań—Toruń—Iława—Wystruć w r. 1871/73;
11. Malbork—Mława (do Kowla — Morze Czarne) w 1877 r.;
12. Toruń—Grudziądz—Malbork w r. 1882/83;
13. Malbork—Miswalde—Osterode w r. 1893;
14. po 1900 r. Chojnice—Kartuzy—Gdańsk; Kościerzyna—Pszczółki.

Już począwszy od roku 1858 rozpoczyna Urząd Starszych Kupiectwa Gdańskiego walkę i to walkę prowadzoną całemi latami o przeprowadzenie swych postulatów odnośnie budowy np. następujących połączeń kolejowych:

1. Bydgoszcz—Toruń—Warszawa — w ciągu 4 lat;
2. Koźlin—Gdańsk — 11 lat;
3. Gdańsk—Warszawa przez Toruń i Aleksandrowo — 4 lata;
4. Gdańsk—Mława—Warszawa—Kowel—Ukraina — 17 lat;
5. Bydgoszcz—Poznań — 14 lat;
6. Gdańsk—Nowy Port — 9 lat;
7. Grudziądz—Gdańsk (przez Malbork) — 23 lata.

Zaznaczyć należy, że linja Gdańsk—Nowy Port, jest o tyle ważną dla Gdańska, że łączy z miastem oddalony o 7 km. port, który nawet w tym czasie odgrywał poważną rolę wobec innych portów na Bałtyku. To samo należy powiedzieć o linji Gdańsk—Brama-Oliwska—Zaspa—Wolny Port, która umożliwiała i umożliwia połączenie wolnej strefy z miastem i zapleczem Gdańska. Zarówno do budowy tych dwu linij, jak i linij Koźlin—Gdańsk i Malbork—Mława kupiectwo gdańskie dopłacało z własnych funduszów i tak np. na budowę linji kolejowej Gdańsk—Nowy Port kupiectwo gdańskie w r. 1859 ofiarowało 50 000 talarów, zaś do budowy linji kolejowej Koźlin—Gdańsk, w tem samem sprawozdaniu wspomina, że dało już 100 000 talarów[81].

Już z samej kolejności budowy linij kolejowych wynika, że względy gospodarcze przy budowie tych szlaków zdawały się odgrywać małą rolę. Większość tych połączeń (zestawionych przez B o r n a w sposób zresztą bardzo tendencyjny) przebiega z zachodu na wschód, względnie służy dla zapewnienia wygodniejszego połączenia Szczecinowi i Królewcowi z tem zapleczem, które z uwagi na położenie geograficzne winno przypaść takiemu emporjum handlowemu, jakiem wtedy był już Gdańsk.

[81] Berichte über den Handel, Industrie und Schiffahrt Danzigs z lat 1850/1868.

OPINJA POWOJENNEGO PIŚMIENNICTWA NIEMIECKIEGO

Ale nietylko przedwojenne organizacje gospodarcze, nawet niektórzy autorowie niemieccy, piszący w tych sprawach, ujemnie wyrażają się o przedwojennej sieci kolejowej byłego zaboru pruskiego.

I tak Deuticke [7 21] między innemi stwierdza:

„Prusy Wschodnie musiały pozostać w tyle w rozbudowie kolei, jak długo przeważała w kolejnictwie inicjatywa prywatna. Wielkiem błogosławieństwem dla prowincji stał się fakt stosunkowo wczesnego przejścia państwa pruskiego do budowy kolei państwowych i Fryderyk Wilhelm IV słusznie uznał, że tylki koleje państwowe mogą wybawić prowincję Prus z jej izolacji. W ten sposób Prusy Wschodnie stały się i pozostały prowincją o przeważającej liczbie kolei państwowych i wzięły niewielki udział w upaństwowieniu kolei, które się odbyło w czasie od 1879 r., t. j. od ustaw Maybach'a. Nie jest to jednakże przypadkiem, że jedynemi linjami kolejowemi, które nie były zbudowane przez państwo, są właśnie te, których rentowność jest największa trwała. Jest to linja kolejowa Tylża—Wystruć, otwarta w 1865 r., jako łącznica do głównej linji idącej do Eydtkuhn i do południowej linji Prus Wschodnich (ostpreussiche Südbahn), która również w pierwszej linji nie była zbudowaną w interesie obrony kraju, lecz przedewszystkiem celem stworzenia połączenia pomiędzy Królewcem a południową Rosją i Morzem Czarnem.

Prusy Wschodnie mimo wszystko nadają się dla kolei państwowych i dzisiejsza sieć kolejowa jest nie do pomyślenia bez zarządu państwowego, tem bardziej, że po fakcie nieodnowienia wygasłego w roku 1890 traktatu z Rosją sieć kolejowa nadgraniczna wymagała specjalnej uwagi ze względów strategicznych".

Dr. Mager [20 6 i 7] stwierdza między innemi w sprawie geograficzno-politycznego położenia Prus Wschodnich przed wojną co następuje:

„Już przed wojną światową można było określić położenie polityczno-geograficzne Prus Wschodnich jako zupełnie szczególne. Prowincja tworzyła razem z Prusami Wschodniemi stosunkowo wąski cypel państwa niemieckiego, który się rozciągał wzdłuż morza Bałtyckiego na północny wschód i od północnego wschodu, wschodu i południa był opasany rosyjskiem terytorjum. To niekorzystne położenie na zewnętrznym brzegu najdłuższego poprzecznego przekroju Niemiec razem ze stosunkowo wąskiem połączeniem z trzonem Rzeszy (od ujścia Nogatu, aż do punktu, w którym Drwęca przekraczała granicę, około 118 km.) dawało się zauważyć w różnych kierunkach. Warunki komunikacyjne w ramach komunikacji z Rzeszą, wytworzyły się w porównaniu z innemi częściami państwa nader niekorzystnie, gdyż Prusy Wschodnie musiały zawsze liczyć się z bardzo znacznemi odległościami do różnych głównych obszarów gospodarczych Rzeszy (linja powietrzna Królewiec—Berlin około 520 km., Królewiec—Hamburg około 680 km., Królewiec—Essen około 960 km., Królewiec—Saarbrücken około 1090 km., Królewiec—Lipsk—Monachjum około 1020 km., Królewiec—Poznań—Królewska Huta około 640 km.).

Nie uwzględniając zupełnie straty czasu, która wynikała w ruchu pasażerskim i towarowym z samego tylko oddalenia Prus Wschodnich, skutki tego w dziedzinie gospodarczego życia prowincji były również znaczne.

Na skutek braku kopalin i nieznacznego rozwoju przemysłowego Prus Wschodnich koniecznym był wwóz surowców i wyrobów przemysłowych różnego rodzaju, które naturalnie z powodu wysokich

frachtów musiano opłacać w zasadzie znacznie drożej, jak np. w południowych i zachodnich Niemczech; z drugiej strony musiano produkować taniej, jak w korzystniej położonych częściach Rzeszy, aby móc konkurować przy tak wysokich stawkach taryfowych. W taki sposób położenie najważniejszej gałęzi wschodnio-pruskiego gospodarstwa przed wojną, np. rolnictwa, było niełatwe, gdyż fracht ustanawiał ceny na maszyny rolnicze i nawozy sztuczne wyżej jak gdzieindziej w Niemczech, podczas, gdy przy zbycie produktów rolnych do wewnątrz Rzeszy, wysokie koszty transportowe zmniejszały czysty zysk. Wspominając inny przykład, podkreślamy, że niemiecki węgiel w Królewcu i wschodnio-pruskiej strefie nadmorskiej nie mógł więcej, z powodu wiele droższego transportu lądem, konkurować z węglem angielskim sprowadzanym tanią drogą morską".

Dr. H. Runge [**28** 17] między innemi wyraża się następująco o budowie linij kolejowych w Prusach Wschodnich:

„W latach następnych (1856—1880) wprawdzie Prusy Wschodnie nie notowały rozwoju budowy kolei, takiego, jak Niemcy Zachodnie i Środkowe, jednakże położenie tej ważnej strategicznie prowincji granicznej przeciwko Rosji, pociągnęło za sobą stopniową rozbudowę sieci kolejowej już choćby ze względów militarnych. Nawet podczas wojny światowej zdolność transportowa kolei z Prus Wschodnich i do Prus Wschodnich była według możności ze względów na obronę kraju stale zwiększana".

Dr. W. Volz [**38** 45, 47] w sprawie przedwojennej sieci kolejowej na obszarze b. zaboru pruskiego pisze między innemi, co następuje:

„Od jednego środka rozchodzą się wszystkie te linje coraz dalej od siebie. Komunikację pomiędzy niemi muszą utrzymywać linje poprzeczne. W ten sposób na skutek układu geograficznego nosi cała niemiecka komunikacja kolejowa wybitny charakter komunikacji niezorganizowanej i nie można zupełnie w tym wypadku mówić o jakiejś zamkniętej sieci kolejowej, która jest tak typową dla reszty Niemiec.

. . . .

Północny wschód jest zupełnie prawie pozbawiony połączeń komunikacyjnych. Ale nawet i więcej, gdyż nieznaczne możliwości komunikacyjne pociągają za sobą rzadkość punktów załadowczych, a więc większe odległości dowozowe do najbliższej stacji kolejowej i przedrożenie. Prócz tego absolutne odległości transportowe do najbliższych ośrodków spożywczych są wyjątkowo wielkie i w ten sposób powodują wzrost kosztów przewozu, tymczasem tanie towary masowe, które produkuje wschód nie znoszą tego przedrożenia, gdyż wysokie wydatki pochłaniają zysk".

Zarówno opinja organizacyj gospodarczych, jak i piśmiennictwa niemieckiego, nawet nie dawnej daty, stwierdzają jednozgodnie, w przytoczonych wyżej przykładach, że organizacja i rozbudowa kolei niemieckich na terenie b. zaboru pruskiego nie była prowadzona z uwzględnieniem gospodarczych konieczności życiowych. Cała ta sieć kolejowa została zorganizowana i zbudowana z punktu widzenia potrzeb strategicznych i stan ten pozostał bez zmiany do czasów dzisiejszych, szczególnie na terenie obszarów pozostałych przy Niemcach.

ROZBUDOWA SIECI KOLEJOWEJ PRZEZ POLSKĘ

Przejęta przez Polskę sieć kolejowa wykazywała znaczne braki organizacyjno-budowlane i ruchowe. Ponieważ najgłówniejsze linje kolejowe przebiegały w kierunku z zachodu na wschód, przeto polskie zarządy kolejowe krótko po przejęciu administracji widziały się zmuszone, idąc po linji zaspokojenia konieczności gospodarczych miejscowej ludności województw zachodnich, przystąpić do całego szeregu prac. Rozbudowa objętej sieci zmierzała do dostosowania szeregu linij kolejowych do wzmożonych wymogów nowej orjentacji życia gospodarczego. I tak naprzykład na obszarze dyrekcji kolejowej gdańskiej wybudowano do końca 1930 roku następujące linje kolejowe:

1. Kokoszki—Gdynia o długości 23,2 km., która została oddana do eksploatacji dnia 10. XI. 1921 r. po prawie rocznej budowie, ze względu na trudne warunki terenu, przez który ta linja przechodzi.

2. Puck—Hel o długości 43,7 km., zbudowana w latach 1920—1922 przez władze wojskowe i oddana do eksploatacji dnia 14 sierpnia 1922 r.

3. Kapuściska Małe tranzytowe—Maksymiljanowo o długości 13,9 km., oddana do użytku 15 maja 1928 r., a wykonana dla obejścia węzła bydgoskiego, oraz dla czasowego kierowania transportów węgla dotąd przechodzących z Zagłębia Dąbrowskiego i Śląskiego przez Skierniewice i Toruń.

4. Czersk—Bąk—Kościerzyna o długości 43,3 km., rozpoczęta w 1925 r., a oddana do użytku 15 października 1928 r.

5. Maksymiljanowo—Bąk o długości 84 km., oddana do użytku 5 listopada 1930 r.

6. Kościerzyna—Gdynia o długości 67 km., oddana do użytku 5 listopada 1930 r.

7. Nowa Wieś Wielka—Kapuściska Małe tranzytowe o długości 21,2 km., oddana do ruchu 9 listopada 1930 r., a wykonana dla obejścia węzła bydgoskiego.

Razem nowych linij na obszarze Polskiego Pomorza wybudowano 296,2 km., pozatem na obszarze kolejowym gdańskim 158,6 km. bież., co stanowi ogółem 454,8 km. bież., przyczem należy podkreślić, że rozbudowy tej dokonano w tak krótkim stosunkowo okresie czasu jakim jest 10 lat pracy administracyjnej polskiego zarządu kolejowego na terenie Dyrekcji Okręgowej Gdańskiej, odbywającej się w bardzo ciężkich warunkach gospodarczych i techniczno-kolejowych.

Oprócz nowych linij, polskie zarządy kolejowe przystosowały przedewszystkiem dla potrzeb życia gospodarczego przejętą niemiecką sieć kolejową, budowaną jedynie z punktu widzenia strategicznych dążeń Niemiec. Przy przejęciu sieci kolejowej okazało się bowiem, że dla potrzeb gospodarczych województwa pomorskiego istniała tylko jedna bezpośrednia linja Bydgoszcz—

Gdańsk, która w żadnym wypadku, przy jej ówczesnym stanie, nie mogła zapewnić należytej obsługi zarówno Pomorza jak i Gdańska.

Ponadto okazało się koniecznem wzmocnić nawierzchnię kolejową i mosty, rozbudować połączenia i urządzenia zabezpieczające ruch pociągów, przeprowadzić budowę i adaptację nowych budynków kolejowych, urządzeń stacyjnych i t. p. W ciągu omawianego czasu zwiększono przelotność linij kolejowych przez powiększenie pojemności 15 stacyj kolejowych, a to zapomocą dodania nowych torów kolejowych i wydłużenia istniejących, szczególnie dla całkowitego wyzyskania siły nowych ciężkich parowozów. Następnie przystosowano stacje portowe w Gdańsku i Gdyni do przejęcia wszystkich ładunków i dla zapewnienia jak największych udogodnień przy ładowaniu statków, specjalnie przy towarach masowych.

Dalej w dziedzinie zabezpieczenia ruchu pociągów zwiększono między innemi długość linij telegraficznych i telefonicznych o 2 670 km.

Należy podkreślić, że przy zamianie nawierzchni kolejowej, mającej na celu przebudowę linij kolejowych drugorzędnych na pierwszorzędne, drogą wymiany szyn kolejowych lżejszych na cięższe, które zezwalają na kursowanie większej ilości i to bardzo ciężkich pociągów, uwzględniono w pierwszym rzędzie linje kolejowe, przeznaczone dla tranzytu niemieckiego. Ogółem do roku 1930 zamieniono 740 km. bież. typów lżejszych na typy ciężkie, przyczem wszystkim tranzytowym linjom kolejowym nadano w ten sposób znaczenie linij pierwszorzędnych.

Niezależnie od tego przekształcono dworce w Rakowicach, Jamielniku, Gardei, Szymonowie, Tczewie, Strzebielinie, Chojnicach oraz Miasteczku na specjalne dworce graniczne przez dostosowanie ich do podjęcia ruchu zagranicznego.

Przeprowadzenie powyższych prac pochłonęło od czasu objęcia kolei pomorskich przez zarząd polski do roku 1930 kwotę 55,8 miljonów zł, w czem przeszło 13 miljonów zł przypada na rozbudowę i adaptację sieci kolejowej na terenie W. M. Gdańska.

Program na przyszłość obejmuje dalsze prace około rozwoju sieci kolejowej Dyrekcji Okręgowej Toruńskiej, a w pierwszej linji rozbudowę sieci kolejowej portów polskich, przebudowę całego szeregu stacyj oraz urządzeń zabezpieczających, specjalnie na linji Działdowo—Laskowice, budowę łącznicy dla ominięcia stacji Laskowice, oraz rozbudowę magistrali węglowej.

Są to wszystko prace podyktowane spodziewanemi potrzebami ruchu kolejowego w związku z ilościowym rozwojem przewozów, oraz do zapewnienia największej przelotności linjom kolejowym Pomorza. Pozatem powstaje konieczność wydatkowania znacznych kwot na stopniowe dalsze przystosowanie nawierzchni kolejowej oraz mostów do obecnych i przyszłych

wymogów ruchu, a to na skutek zwiększonego ciężaru parowozów i pociągów.

Te same prawie prace zostały wykonane i przez inne polskie dyrekcje kolejowe, jak poznańska, katowicka i t. p.

Z powyższego wynika, że polskie zarządy kolejowe wyprzedziły znacznie zarządy kolejowe niemieckie, które przez ten czas prawie że nie wykazały żadnej realniejszej pracy w tym kierunku.

b) Przecięcie i zablokowanie szeregu przedwojennych linij kolejowych pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec

TAK ZWANE ZWIĘKSZENIE ODLEGŁOŚCI TRANSPORTOWYCH

Z tezy dotyczącej organizacji przedwojennej sieci kolejowej wyciąga piśmiennictwo niemieckie wniosek, że wycięcie z rzekomo doskonale zorganizowanej sieci, tej części środkowej, która obejmuje dzisiejsze ziemie zachodnie Polski, odbija się bardzo niekorzystnie na stosunkach gospodarczych granicznych prowincyj niemieckiego wschodu. Przecięcie linij kolejowych rzekomo spowodowało, że wiele niemieckich miejscowości nadgranicznych utraciło połączenie kolejowe. Wskutek tego ruch kolejowy musi być kierowany na inne okrężne szlaki, co wywołuje zwyżkę frachtów, a co zatem idzie i niemożność zbytu towarów[82].

Na poparcie tego twierdzenia przytaczane jest następujące zestawienie, które rzekomo ma wykazywać zwiększenie się odległości taryfowych niżej wymienionych miejscowości:

z Gliwic	do Krzyża	przed wojną	381	po wojnie 513	różnica	132
„ „	„ Piły	„ „	393	„ „ 572	„	179
„ „	„ Stolpu	„ „	568	„ „ 711	„	143
„ „	„ Lęborka	„ „	578	„ „ 763	„	185
„ „	„ Sławiny	„ „	585	„ „ 611	„	26
„ „	„ Człuchowa	„ „	461	„ „ 650	„	224
„ „	„ Wałcza	„ „	443	„ „ 576	„	73
„ „	„ Jastrowa	„ „	428	„ „ 606	„	178
„ „	„ Bytowia	„ „	523	„ „ 729	„	206
„ Opola	„ Krzyża	„ „	405	„ „ 440	„	35
„ „	„ Piły	„ „	416	„ „ 498	„	82
„ „	„ Stolpu	„ „	591	„ „ 638	„	47
„ „	„ Lęborka	„ „	601	„ „ 690	„	89
„ „	„ Sławiny	„ „	561	„ „ 684	„	123
„ „	„ Człuchowa	„ „	384	„ „ 586	„	202
„ „	„ Wałcza	„ „	420	„ „ 590	„	170
„ „	„ Jastrowia	„ „	451	„ „ 533	„	82
„ „	„ Bytowia	„ „	546	„ „ 656	„	110

Powyższe zestawienie już na pierwszy rzut oka zdradza swą tendencyjność. Faktycznie, zarówno przed wojną, jak i obecnie

[82] W szczególności Hesse [12 39] podaje: „Infolge der Herausschneidung des Mittelstückes des alten Eisenbahnnetzes haben zahlreiche Grenzlandstrecken ihre Verbindung miteinander verloren und ist eine Umleitung des Verkehrs nötig geworden, die Umwege ergibt und die Frachten steigert".

kolejowy ruch towarów pomiędzy Gliwicami i Opolem, a wyżej wymienionemi miejscowościami, był i jest nieznaczny. Nie należy zapominać, że Gliwice i Opole są to okręgi wybitnie przemysłowe, słynne ze swych kopalin (węgiel, cyna etc.), oraz hutnictwa i wyrobów hutniczych. Tymczasem przytoczone przez autorów niemieckich miasta-odbiorcy, są to przeważnie drobne miasteczka prowincjonalne, ludność których wynosi według spisu z 1925 r.: Krzyż — około 4 800 osób, Lębork — około 17 100 osób, Sławina — 7 900 osób, Człuchowo — 5 100 osób, Jastrów — 5 500 osób, Wałcz — 10 580 osób, Bytów — 8 900 osób. Jedynie Piła i Stolp posiadają większe zaludnienie, a mianowicie 37 518, — względnie 41 602 mieszkańców.

Należy zauważyć, że powyższe małe miasteczka nie posiadają prawie zupełnie zakładów przemysłowych, któreby usprawiedliwiały konieczność bezpośredniego otrzymywania surowców z Opola, lub Gliwic i w rzeczywistości powyższe miasteczka nigdy nie wchodziły w grę jako poważni odbiorcy tych znanych ogólnie ośrodków przemysłowych.

W przeciwieństwie do twierdzeń powyższych autorów niemieckich, wymienione wyżej miejscowości, jak Krzyż, Piła, Stolp, Lębork i t. d., jako położone bliżej takich portów i ośrodków gospodarczych, jak Berlin, Szczecin, Brema, Lubeka, a nawet i Gdańsk właśnie w tych miejscach zakupu pokrywają i pokrywały swe zapotrzebowania, a nie wprost w Opolu, lub Gliwicach.

Znajduje to swoje potwierdzenie w dalszych wywodach tychże samych autorów. I tak np. w dziele zbiorowem, wydanem przez specjalną komisję [**2**], powołaną przez Rząd Niemiecki dla zbadania struktury gospodarczej powojennych Niemiec, znajdujemy na stronicy 64, a więc zaledwie 3 strony dalej od umieszczonego zestawienia, następujące wywody:

> „...Północna część dzisiejszej prowincji (Pogranicza) wysyłała nadwyżkę swoich wytworów rolniczych do Gdańska i sprowadzała środki produkcji przez ten port...“.

A przecież północna część pogranicza Prus Zachodnich obejmuje takie miejscowości, jak wyliczone wyżej, Krzyż, Stolp, Człuchowo, Bytów, Lębork, Jastrów, Piła i t. d.

Takie same sprzeczne ze sobą wywody znajdujemy u innych autorów niemieckich [**12** 40 i 46].

Szkoda też, że autorowie niemieccy nie podali ani sposobu obliczenia, ani źródeł, z których zaczerpnięto powyższe zestawienie.

Ponadto autorzy niemieccy nie uwzględniają, że przeciętna szybkość pociągów w ruchu wewnętrznym w Niemczech stale się zwiększa. Zwiększenie to w stosunku do przeciętnej szybkości pociągów w czasach przedwojennych wynosi około 50%. Zważywszy, że rzekome zwiększenie odległości podane w przykładzie na str. 149 waha się w granicach od 5—30%; — wynika z tego, że jakiekolwiek opóźnienie czasu dostawy transportów z Gliwic, lub

Opola do niemieckich miejscowości nadbałtyckich, a więc Brandenburgji, Pogranicza i t. p. niema zupełnie miejsca. W ten sposób jakiekolwiek trudności w dostawach do wyżej wymienionych miejscowości nie istnieją, a rzekome zwiększenie się odległości z Gliwic i Opola do Stolpu, Piły, Lęborka, Sławiny i t. p. nie odgrywa w tej komunikacji towarowej i osobowej prawie żadnej roli.

Rzekome żywe relacje gospodarcze, które zdaniem piśmiennictwa niemieckiego mają istnieć pomiędzy niemieckim Górnym Śląskiem a miejscowościami nadbałtyckiemi, wymienionemi w powołanym przykładzie prawie że nie istnieją, gdyż niemiecka statystyka kolejowa nie wykazuje prawie zupełnie większych transportów kolejowych do tych miejscowości [**9**].

ZAMKNIĘCIE LINIJ KOLEJOWYCH DLA RUCHU GRANICZNEGO

W sprawie przecięcia i zablokowania linij kolejowych należy zwrócić uwagę na fakt, że w samem obliczeniu przeciętych linij kolejowych spotykamy dość znaczne sprzeczności. Mianowicie Rogmann [**27** 9] podaje 68 takich linij kolejowych, podczas, gdy Volz i Schwalm [**39** 16] określają ilość tę na 61. Są to jednak nieścisłości natury technicznej, a nie merytorycznej i wynikają one jedynie z tego, że strona niemiecka nie podaje kryterjum, służącego za podstawę obliczenia przeciętych linij kolejowych.

Zachodzi bowiem uzasadnione przypuszczenie, że do ilości przeciętych, względnie unieruchomionych torów kolejowych włączono tory stacyj nadgranicznych oraz tory tramwajowe.

Fakt zamknięcia pewnej ilości linij kolejowych dla sąsiedzkiego ruchu granicznego w rzeczy samej nie jest odosobniony i nie wynika zupełnie z jakiegokolwiek nastawienia Polski wobec Niemiec. Poprostu jest to techniczne uregulowanie sprawy przez przyległe zarządy kolejowe. Rzut oka na mapę Europy wystarczy, aby przekonać się o tem, że prawie w każdem państwie możemy zauważyć cały szereg linij kolejowych, które dochodzą tylko do granicy sąsiedniego państwa nie przekraczając jej; tylko niektóre z przejść granicznych są otwierane dla wzajemnego ruchu sąsiedzkiego, a to zarówno z powodu znacznych kosztów, jakie pociąga za sobą przystosowanie dworców do wzajemnego ruchu granicznego, utrzymanie przejść granicznych i t. p. Prócz tego należy zauważyć, że ograniczenie ilości przejść i linij granicznych przyczynia się niewątpliwie do uproszczenia zagranicznego ruchu kolejowego, oraz ułatwienia kontroli celnej i paszportowej. Z tych więc powodów zamknięcie pewnych linij kolejowych, nie posiadających żadnego znaczenia w sąsiedzkim i tranzytowym ruchu kolejowym, okazuje się niezbędne dla zapewnienia porządku i bezpieczeństwa kraju.

Żądanie otwarcia wszystkich granicznych punktów kolejowych dla ekspansji wschodnio-niemieckiej jest co najmniej dziwne choćby z tego powodu, że względy gospodarcze zarówno Polski jak i Niemiec tego zupełnie nie wymagają. W przeciwnym bowiem wypadku sprawa ta już obecnie byłaby uregulowaną wzajemnem porozumieniem się stron przy okazji wielokrotnych pertraktacyj kolejowych i gospodarczych, które dotychczas tych potrzeb nie ujawniły.

Zamknięcie pewnej ilości linij kolejowych dla wzajemnego ruchu sąsiedzkiego niema zupełnie znaczenia dla niemieckiego tranzytu przez Polskę. Niemcy w dodatkowej Umowie Berlińskiej z 15. V. 1922 r. oświadczyły zupełnie wyraźnie, że art. 108 Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r., tyczący się ilości przeznaczonych dla tranzytu niemieckiego szlaków kolejowych został ostatecznie wykonany, a tem samem zrzekły się możności żądania otwarcia jakichkolwiek dodatkowych linij kolejowych dla tranzytu. Praktycznie byłoby to nawet niewykonalnem, gdyż pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec nie istniała przed wojną, ani nie przebiega obecnie ani jedna linja kolejowa, którаby już nie służyła dla potrzeb tranzytu niemieckiego. Mogłoby się tutaj rozchodzić jedynie o jakieś odgałęzienie kilkunastukilometrowe, dochodzące do linji kolejowej już oddanej dla tranzytu wschodnio-pruskiego, względnie ruchu sąsiedzkiego, ale nawet w tym wypadku potrzeby gospodarcze nadgranicznych miejscowości polskich i niemieckich były zbyt małe, aby usprawiedliwić wysokie koszta utrzymania niezbędnych dla tego ruchu urządzeń i personelu.

ODCIĘCIE POBLISKICH MIEJSCOWOŚCI NADGRANICZNYCH OD NIEMIEC

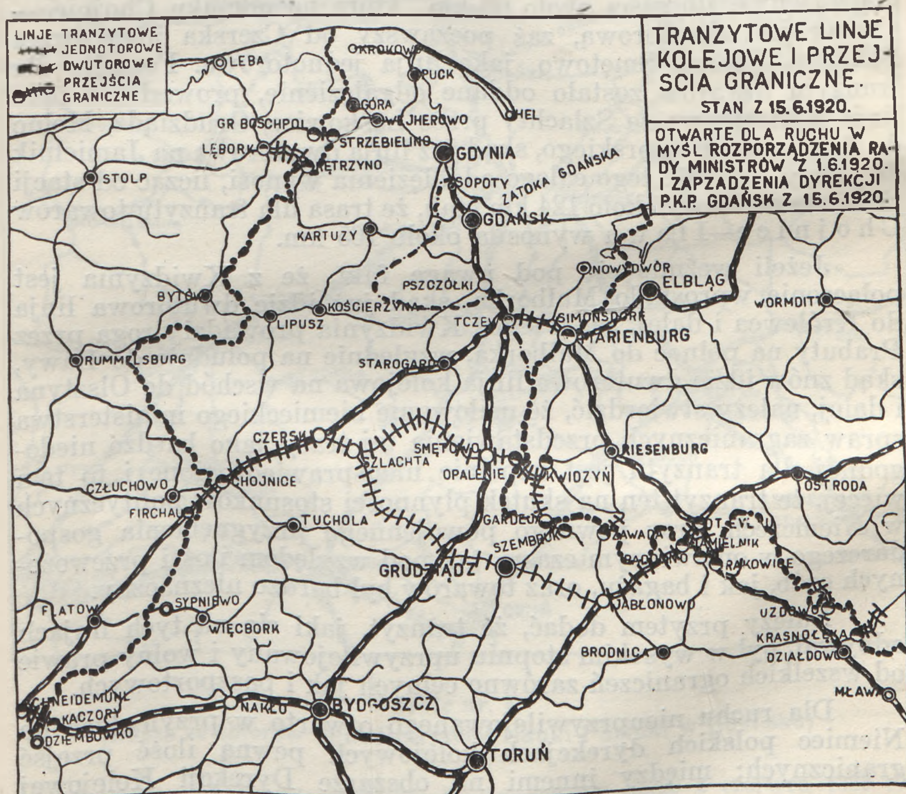
Wysuwane na podstawie tych tez twierdzenia, że przecięcie linij kolejowych wpłynęło na upadek gospodarczy miejscowości położonych przy tych linjach kolejowych, są również wysoce tendencyjne i pozbawione słuszności, w przeciwnym bowiem wypadku należałoby się doszukiwać takiego samego objawu po polskiej stronie. Tymczasem polskie miejscowości nadgraniczne, odcięte od miejscowości położonych po niemieckiej stronie, z któremi, jak tego chce strona niemiecka, utrzymywały rzekomo bardzo ścisłe stosunki gospodarcze, zupełnie na tem nie cierpią, a nawet przeciwnie, skierowały swój zbyt i pokrywają swoje zapotrzebowanie z polskich ośrodków przemysłowych i handlowych, co wpływa na stały wzrost ich rozwoju gospodarczego. W pierwszym rzędzie tyczy się to Gdyni, Tczewa, dalej Wejherowa, Helu, Krokowa, Luzina, Dorotowa, Miasteczka i całego szeregu nadgranicznych miejscowości polskich, położonych w województwach: pomorskiem, poznańskiem i śląskiem oraz Gdańska.

c) Szlaki kolejowe, przeznaczone dla niemieckiego tranzytu wschodnio-pruskiego

ROZWÓJ ILOŚCI LINIJ TRANZYTOWYCH

Ujmując zagadnienie tranzytu tylko przy uwzględnieniu Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 r. wysuwają Niemcy twierdzenie, że ilość szlaków kolejowych, oddanych dla potrzeb niemieckiego tranzytu wschodnio-pruskiego jest niewystarczająca; wpływa to rzekomo na zmniejszenie się tętna współżycia gospodarczego Prus Wschodnich z Niemcami [**2** 24] [83].

Wielka ilość zanalizowanych poprzednio przepisów, odnoszących się do tranzytu niemieckiego przez Polskę zmusza do wyłączenia niektórych zagadnień z tej powodzi umów, konwencyj, układów i porozumień, zawartych pomiędzy Polską a Niemcami i do przedstawienia tych spraw w sposób bardziej uwypuklający ich znaczenie.



Szkic nr. 1.
(Klisza ze zbiorów Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku)

[83] Porównaj także Hesse [**12** 24].

Przyjmując za podstawę klasyfikacji omówionych przepisów prawnych, ilość szlaków kolejowych, które zostały oddane na podstawie pewnego kompleksu polsko-niemieckich umów międzypaństwowych dla potrzeb tranzytu, można wyróżnić w czasie od zaistnienia tego zagadnienia, a więc od 1 kwietnia 1920 r., następujące okresy:

1. Okres mocy obowiązującej rozporządzenia Rady Ministrów trwający od 1. IV. 1920 r. do 1. XII. 1920 r.[84]

Stan oddanych do użytku szlaków kolejowych, oraz przejść granicznych, przedstawia szkic 1 (patrz str. 153).

Wynika z tej mapki, że dla tranzytu niemieckiego przez terytorjum polskie została oddana linja kolejowa: Chojnice—Opalenie, długości około 99 km., która na odcinku Chojnice—Czersk jest dwutorową, zaś począwszy od Czerska idzie przez Szlachtę, Skórcz, Smętowo, jako linja jednotorowa. Ponadto dla tranzytu towarów zostało oddane odgałęzienie, prowadzące jako linja jednotorowa ze Szlachty przez Laskowice, Grudziądz, Mełno do Jabłonowa Pomorskiego, skąd już linja dwutorowa na Jamielnik do Iławy. Długość tego całego odgałęzienia wynosi, licząc od stacji Szlachta do Iławy około 124 km., tak, że trasa dla tranzytu towarów Chojnice—Iława wynosiła około 165 km.

Jeżeli weźmie się pod uwagę fakt, że z Kwidzynia jest połączenie wprost do Malborka, skąd już idzie dwutorowa linja do Królewca i dalej, zaś z tegoż Kwidzynia prowadzi droga przez Prabuty na północ do Malborka, względnie na południe do Iławy, skąd znów idzie dwutorowa linja kolejowa na wschód do Olsztyna i dalej, należy stwierdzić, że usiłowanie niemieckiego ministerstwa spraw zagranicznych przedstawienia tej trasy jako bardzo niedogodnej dla tranzytu jest zupełnie nieusprawiedliwione i to tem więcej, że tranzyt ten na skutek płynności stosunków politycznych w Niemczech, oraz pewnego powojennego przygnębienia gospodarczego w omawianym czasie, tak pod względem ilości przewożonych osób, jak i bagażu, oraz towarów był bardzo nieznaczny.

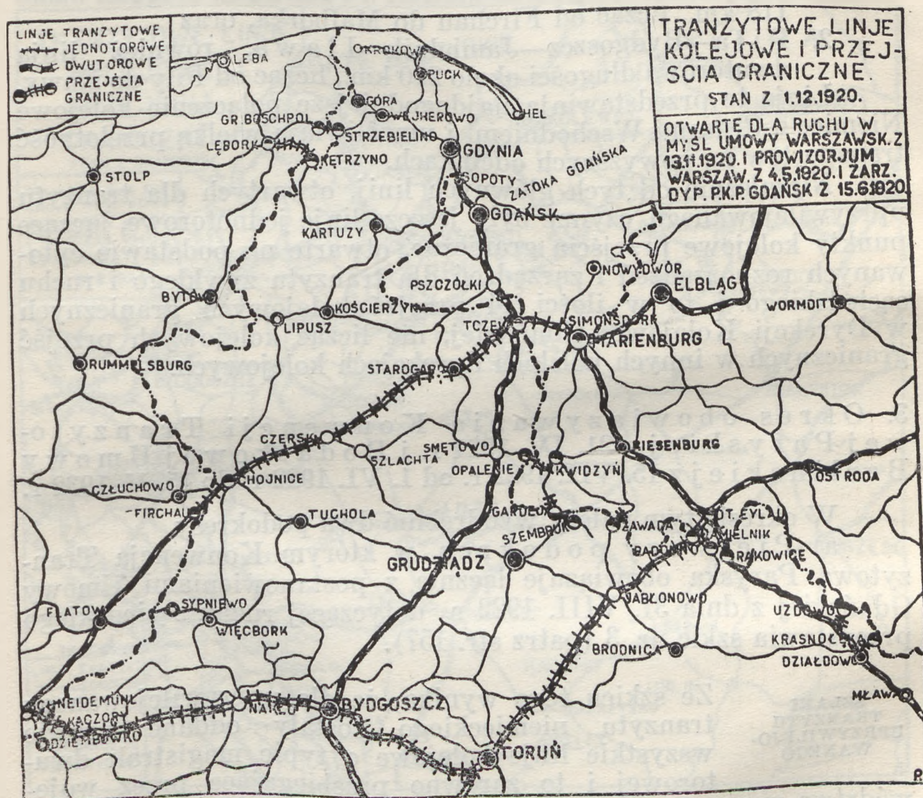
Należy przytem dodać, że tranzyt, jaki się na tych linjach odbywał, był w wysokim stopniu uprzywilejowany i wolny prawie od wszelkich ograniczeń zarówno celnych jak i paszportowych.

Dla ruchu nieuprzywilejowanego otwarto w przyległych do Niemiec polskich dyrekcjach kolejowych pewną ilość przejść granicznych; między innemi na obszarze Dyrekcji Kolejowej

[84] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 kwietnia 1920 r. w przedmiocie tymczasowego uregulowania ruchu tranzytowego i sąsiedzkiego między Polską a Niemcami (Dz. U. R. P. Nr. 30/20, poz. 433 z dnia 1 czerwca 1920 roku).

Gdańskiej oddano do użytku 14 przejść granicznych na 18 istniejących[85]. Zamknięte 4 przejścia graniczne[86] nie miały większego znaczenia w komunikacji kolejowej, ani przed wojną, ani w czasie trwania plebiscytu.

Moc obowiązująca rozporządzenia Rady Ministrów nie została odrazu uchylona; późniejsze rokowania polsko-niemieckie wpłynęły jedynie na zmianę tras, po których miał się odbywać tranzyt niemiecki i usunęły tylko techniczne niedomagania ruchu kolejowego.



Szkic nr. 2.
(Klisza ze zbiorów Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku)

[85] Orędownik Urzędowy P. K. P. Gdańsk Nr. 15/20 z czerwca 1920 r. wylicza następujące przejścia kolejowe: Miasteczko, Chojnice, Kętrzyno, Luzino, Tczew, Opalenie, Rogoźno, Szembruk, Zawada, Jamielnik, Radomno, Białogóra, Uzdów i Krasnołęka.

[86] Są to następujące przejścia kolejowe: Lipusz, Sypniewo, Gardeja i Krasnołęka.

2. Okres obowiązywania Umowy Warszawskiej i Prowizorjum Warszawskiego od 1. XII. 1920 r. do 1. VI. 1922 r.

Szlaki kolejowe, oddane do użytku tranzytu niemieckiego, oraz przejścia graniczne dla ruchu sąsiedzkiego przedstawia szkic nr. 2 (patrz str. 155).

W myśl wspomnianych umów międzypaństwowych oddane zostały dla tranzytu niemieckiego dwie linje kolejowe:

1. Chojnice—Czersk—Starogard—Tczew—Malbork, linja kolejowa typu magistrali dwutorowej, długości około 118 km., licząc od Firchau do Malborka, oraz
2. Piła—Bydgoszcz—Jamielnik—Iława, również linja dwutorowa długości około 220 km., licząc od Piły do Iławy.

Linje te przedstawiają najdogodniejsze połączenie kolejowe Niemiec z Prusami Wschodniemi i umożliwiają wielką przelotność transportów na powyższych odcinkach.

Niezależnie od tych głównych linij, otwartych dla tranzytu uprzywilejowanego, czynne były jeszcze linje jednotorowe, łączące punkty kolejowe przejścia graniczne, otwarte na podstawie cytowanych rozporządzeń i zarządzeń dla tranzytu zwykłego i ruchu sąsiedzkiego i to w ilości 14 przejść kolejowych granicznych w Dyrekcji Kolejowej Gdańskiej, nie licząc kolejowych przejść granicznych w innych polskich dyrekcjach kolejowych.

3. Okres obowiązywania Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 21. IV. 1921 r. i Dodatkowej Umowy Berlińskiej z 15. VII. 1922 r. od 1. VI. 1922 r. do 15. V. 1932 r.

W okresie tym należy wyodrębnić dwa podokresy.

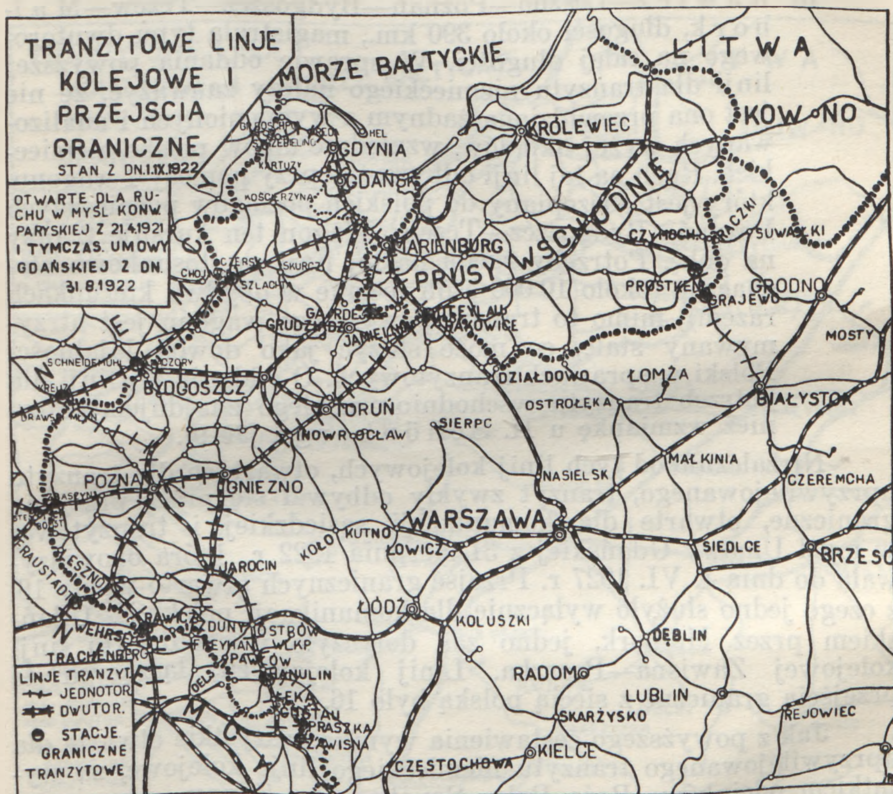
a) Pierwszy podokres, w którym Konwencja Tranzytowa Paryska obowiązuje łącznie z postanowieniami Umowy Gdańskiej z dnia 31. VIII. 1922 r., dotyczącej ruchu sąsiedzkiego przedstawia szkic nr. 3 (patrz str. 157).

SZLAKI TRANZYTU UPRZYWILEJOWANEGO

Ze szkicu tego wynika, że dla uprzywilejowanego tranzytu niemieckiego zostały oddane prawie wszystkie linje kolejowe o typie magistrali dwutorowej i to zarówno przebiegające przez województwo pomorskie, jak i województwo poznańskie, w kierunku z zachodu na wschód i odwrotnie; w ten sposób oddano dla tranzytu następujące linje kolejowe:

1. Boże Pole—Strzebielino—Gdynia—Sopoty—Gdańsk—Malbork, długości około 120 km., która na przestrzeni od Bożego Pola do Sopot jest jednotorową, na dalszym zaś odcinku aż do Malborka dwutorową.
2. i 3. Omawiane już linje Chojnice—Malbork i Piła—Iława.

4. (Schwiebus)—Z b ą s z y ń—Poznań—Toruń—I ł a w a, szlak również dwutorowy, długości około 304 km., licząc od Zbąszynia do Iławy.
5. (Züllichau)—Z b ą s z y ń—Poznań—Toruń—I ł a w a, szlak dwutorowy, długości 304 km., licząc od Zbąszynia do Iławy.
6. L e s z n o—Poznań—I ł a w a z odgałęzieniem, idącem z Leszna do Wschowy, szlak dwutorowy, długości około 299 km., od Leszna do Iławy.



Szkic nr. 3.
(Klisza ze zbiorów Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku)

7. R a w i c z—Leszno—Poznań—I ł a w a, z odgałęzieniami z Rawicza na Wehrse i na Trachenberg, magistralę typu dwutorowego o długości około 332 km., licząc od Rawicza do Iławy.
8. Oels—(Militsch)—Z d u n y—Jarocin—Gniezno—Toruń—I ł a w a dwutorową na przestrzeni od Jarocina do Iławy,

posiadającą odcinek jednotorowy około 40 km. od Zdun do Jarocina. Długość całej tej linji wynosi około 285 km.

9. Costau—Łęka—Hanulin—Jarocin—Gniezno—Toruń—Iława magistralę o typie dwutorowym długości około 350 km., która została otwarta 4 grudnia 1923 r. dla uprzywilejowanego tranzytu niemieckiego na podstawie Dodatkowej Umowy Berlińskiej z 15. VII. 1922 r.

Oprócz tego dla potrzeb tranzytu uprzywilejowanego została uruchomiona, począwszy od r. 1926, linja kolejowa:

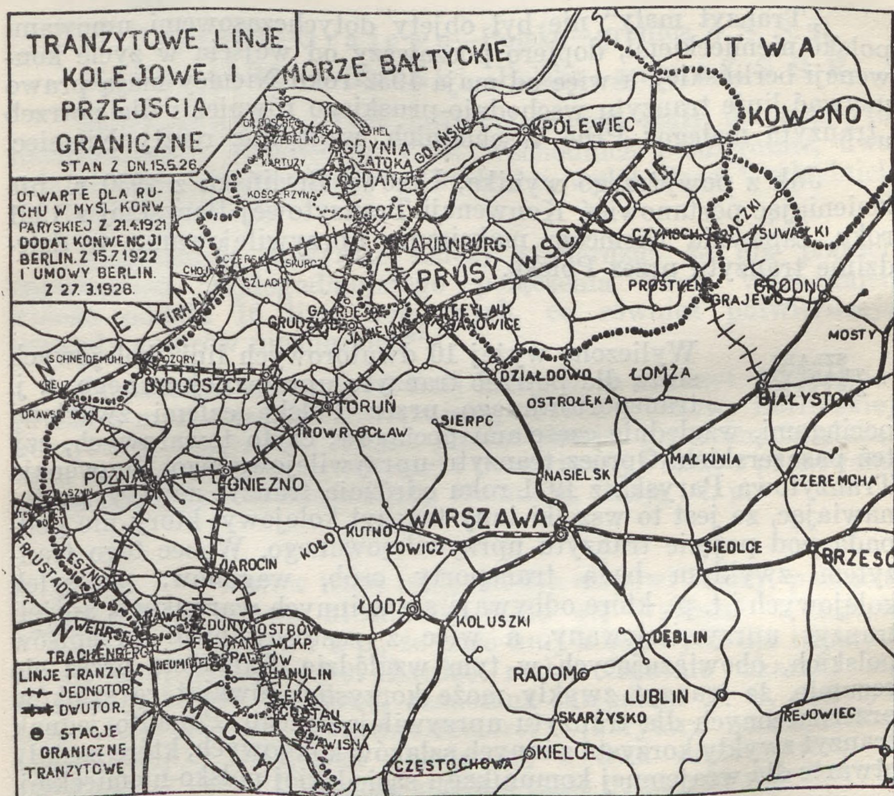
10. Rawicz—Leszno—Poznań—Bydgoszcz—Tczew—Malbork, długości około 390 km., magistrala typu dwutorowego na całej długości. W sprawie oddania powyższej linji dla tranzytu niemieckiego należy zauważyć, że nie jest ona przewidziana żadnym z wymienionych i analizowanych wyżej układów, względnie umów polsko-niemieckich. Ruch na tej linji odbywa się przy pomocy 1 wagonu, który jest doczepiany do polskich pociągów pośpiesznych Poznań—Bydgoszcz—Tczew. Wagon ten kursuje 2 razy na dobę. Potrzeby ruchu na tej linji są stosunkowo nieznaczne (około 10 000 osób rocznie w obydwu kierunkach razem), mimo to tranzyt powyższego wagonu jest utrzymywany stale, co może służyć jako dowód lojalności Polski w sprawach tranzytowych. O oddaniu tej linji dla potrzeb tranzytu wschodnio-pruskiego znajdujemy również wzmiankę u H. Schönberga [**30** 9].

Niezależnie od tych linij kolejowych, otwartych dla tranzytu uprzywilejowanego, tranzyt zwykły odbywał się przez przejścia graniczne, otwarte dla komunikacji sąsiedzkiej i tranzytowej w myśl Umowy Gdańskiej z 31 sierpnia 1922 r., która obowiązywała do dnia 1. VI. 1927 r. Przejść granicznych otwarto wtedy 16, z czego jedno służyło wyłącznie dla komunikacji polskiej z Gdańskiem przez Malbork, jedno zaś dotyczyło wąskotorowej linji kolejowej Zawisna—Praszka. Linij kolejowych, łączących te przejścia graniczne z siecią polską było 16.

Jak z powyższego zestawienia wynika, wszystkie otwarte dla uprzywilejowanego tranzytu niemieckiego linje kolejowe, za wyjątkiem odcinków: Boże Pole—Sopoty, oraz Zduny—Jarocin są magistralami typu dwutorowego o wielkiej przelotności ruchu pociągów na tych linjach.

b) Drugi podokres zaczyna się od dnia 1. VI. 1927 r., t. j. od chwili wejścia w życie Umowy Berlińskiej z dnia 27. III. 1926 r., dotyczącej ruchu sąsiedzkiego i tranzytowego. Ilość szlaków kolejowych, przeznaczonych dla niemieckiego tranzytu uprzywilejowanego, oraz kolejowych przejść granicznych dla tranzytu zwykłego i ruchu sąsiedzkiego, wykazuje szkic nr. 4 (patrz str. 159).

Z mapki tej wynika, że ilość linij kolejowych dla uprzywilejowanego tranzytu niemieckiego pozostała bez zmiany. Umowa Berlińska z dnia 27. III. 1926 r. oddała dla potrzeb komunikacji sąsiedzkiej i tranzytowej 17 przejść granicznych, z których jedno tylko jest przeznaczone dla komunikacji Polski z W. M. Gdańskiem, wszystkie inne zaś służą dla niemieckiego tranzytu uprzywilejowanego i zwykłego. Z poprzednich rozważań, oraz załączonej mapki wynika, że Polska oddała dla potrzeb tranzytu niemieckiego 16 szlaków kolejowych.



Szkic nr. 4.
(Klisza ze zbiorów Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku)

4. Okres Umowy Berlińskiej z 21 listopada 1930 r.

Umowa Berlińska, która obowiązuje od maja 1932 r., otwiera dla tranzytu niemieckiego absolutnie wszystkie przejścia kolejowe, oddane do tej chwili przez Polskę dla potrzeb komunikacji sąsiedzkiej i tranzytowej pomiędzy Polską a trzeciemi państwami.

Umowa powyższa umożliwia Niemcom użycie przyznanych dla tranzytu wschodnio-pruskiego linij kolejowych, również i dla potrzeb t. zw. „małego tranzytu". Tranzyt ten w odróżnieniu od „tranzytu wielkiego" obejmuje te transporty, które z krajów pozaniemieckich, jak np. Holandji, Belgji, Francji, Szwajcarji, Austrji i t. p. idą do Prus Wschodnich, lub w odwrotnym kierunku z Estonji, Łotwy, Litwy, Kłajpedy lub Rosji Sowieckiej idą poprzez Prusy Wschodnie i Polskę do Niemiec. Natomiast t. zw. „tranzyt wielki" obejmuje transporty idące np. z Rosji Sowieckiej poprzez Polskę i Niemcy do Francji, lub Holandji i t. p.

„Tranzyt mały" nie był objęty dotychczasowemi umowami polsko-niemieckiemi, dopiero począwszy od wejścia w życie konwencji berlińskiej, a więc od maja 1932 roku Niemcy mają prawo używać linje tranzytu wschodnio-pruskiego również i dla potrzeb „tranzytu małego" Prus Wschodnich, względnie reszty Niemiec.

Jak z powyższego wynika, Umowa Berlińska z 1930 r., nie zmieniając postanowień Konwencji Tranzytowej Paryskiej z 1921 roku, zapewnia Niemcom maksimum uprzywilejowania w dziedzinie tranzytu przez Polskę.

SZLAKI TRANZYTU ZWYKŁEGO

Wyliczone wyżej 10 dwutorowych linij kolejowych służą dla potrzeb tranzytu uprzywilejowanego, t. j. transportowanego przez Polskę całemi zwartemi pociągami, względnie częściami pociągów, czyto towarowych, czy też pasażerskich. Oprócz tranzytu uprzywilejowanego Konwencja Tranzytowa Paryska z 1921 roku odróżnia tranzyt zwykły, postanawiając, że jest to wszelki inny tranzyt kolejowy, który nie podpada pod pojęcie tranzytu uprzywilejowanego. Wobec tego tranzytem zwykłym będą transporty osób, wagonów, przesyłek kolejowych i t. p., które odbywają się w innych warunkach, aniżeli tranzyt uprzywilejowany, a więc z zastosowaniem przepisów polskich, obowiązujących w tym względzie. Samo się przez się rozumie, że tranzyt zwykły może korzystać również ze szlaków przeznaczonych dla tranzytu uprzywilejowanego. Ponadto jednak tranzyt zwykły korzysta z innych szlaków kolejowych, które zostały otwarte dla wzajemnej komunikacji sąsiedzkiej polsko-niemieckiej.

Mianowicie dla celów komunikacji sąsiedzkiej zostało przeznaczone na podstawie Umowy Berlińskiej z 27 marca 1926 roku 18 kolejowych przejść granicznych. Z tej liczby 12 przejść kolejowych służy dla potrzeb tranzytu uprzywilejowanego. Ponieważ na podstawie dodatkowych umów miejscowych przejścia otwarte dla wzajemnego ruchu sąsiedzkiego służą i dla potrzeb tranzytu wschodnio-pruskiego, w ten sposób, reszta tych kolejowych przejść granicznych, w ilości 6 służy dla potrzeb niemieckiego tranzytu zwykłego.

Wszystkie graniczne przejścia kolejowe są połączone z polską siecią kolejową i w ten sposób otrzymujemy dla tranzytu zwykłego następujące szlaki tranzytowe:

11. Krzyż—Drawski Młyn—Toruń—Iława.
12. Neumittelswalde—Pawłów—Ostrów Wlkp.—Toruń—Iława.
13. Zawisna—Praszka—Hanulin—Iława.
14. Piła—Bydgoszcz—Toruń—Gardeja—Prusy Wschodnie.
15. Prostki—Grajewo—Polska—granica Z. S. S. R.
16. Czymochy—Raczki—Polska—granica Z. S. S. R.

Pierwsze cztery z tych linij kolejowych służą dla tranzytu niemieckiego z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie, dwa ostatnie zaś tworzą jakgdyby wschodni wylot Prus Wschodnich do Rosji Sowieckiej.

Reasumując powyższe należy stwierdzić, że dla potrzeb zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich Polska oddała 16 linij kolejowych, co również potwierdzają wywody autorów niemieckich[87].

Niezależnie od tych 16 linij kolejowych tranzyt wschodnio-pruski w myśl ostatnio obowiązującej od 1932 r. Umowy Berlińskiej korzysta ze wszystkich innych jeszcze przejść granicznych, służących dla komunikacji sąsiedzkiej i tranzytowej Polski z państwami ościennemi, jak Czechosłowacją, Rumunją, Rosją i t. p.

ILOŚĆ DRÓG TRANZYTOWYCH

Wbrew temu faktycznemu stanowi rzeczy, piśmiennictwo niemieckie stara się wykazać w formie ulotek i t. p., że ilość linij kolejowych dla tranzytu wschodnio-pruskiego jest bardzo mała. Ostatnio ukazała się w handlu kartka pocztowa, oznaczona inicjałami F. G. pod tyt. „Der Korridor als Verkehrszerstörer" (korytarz niszczycielem komunikacji). Pocztówka składa się z dwu części, które są nałożone na siebie. Pierwsza, spodnia część pocztówki przedstawia przedwojenną sieć kolejową i szosową b. zaboru pruskiego. Nakładka, w formie wycinanki, przedstawia powojenne granice Polski, Niemiec i Prus Wschodnich, uzmysłowione w postaci muru opasującego zachodnią granicę Polski i zachodnią,

[87] Volz i Schwalm [39], oraz Hesse [12] wprawdzie mówią o 15 linjach kolejowych, służących dla potrzeb tranzytu wschodnio-pruskiego, jednak zachodzi przypuszczenie, że nie uwzględniają linji tranzytu uprzywilejowanego: Rawicz—Malbork, o której wspomina H. Schönberg [30 9].

południową i wschodnią granicę Prus Wschodnich. Na nakładce tej zostały przedstawione drogi kolejowe i drogi bite, które mają służyć dla tranzytu wschodnio-pruskiego. Linij kolejowych umieszczono zaledwie pięć. dróg bitych — również pięć. Nie potrzeba chyba dowodzić, że pocztówka powyższa, obliczona na nieznajomość zagadnienia tranzytu u publiczności, jest nieścisła (źródła, z którego zaczerpnięto dane — nie wykazano), gdyż, jak już wyżej dowiedziono, dla wyłącznego użytku tranzytu wschodnio-pruskiego przeznaczone zostało 16 linij kolejowych, nie licząc innych przejść, służących dla międzynarodowej komunikacji wzajemnej i tranzytowej państw ościennych z Polską. Prócz tego dla potrzeb tego tranzytu wschodnio-pruskiego służą prawie wszystkie drogi bite, prowadzące w kierunku z Niemiec do Prus Wschodnich. Jedna z gazet gdańskich[88] podaje 26 przejść granicznych służących dla tranzytu szosowego.

Fakt oddania tak wielkiej ilości linij kolejowych i przejść granicznych, które obejmują całą prawie polską sieć kolejową dla potrzeb tranzytu niemieckiego, wykazuje zupełnie jasno lojalną postawę Polski wobec Niemiec, oraz bezpodstawność twierdzeń piśmiennictwa niemieckiego.

Z krytycznych rozważań, dotyczących analizy twierdzeń autorów niemieckich, wynika jasno, że argumenty piśmiennictwa niemieckiego w sprawie rzekomych niedomagań dróg kolejowych, przeznaczonych dla tranzytu wschodnio-pruskiego są jednostronne i nie uwzględniają zupełnie rzeczywistego stanu rzeczy.

B) Szybkość ruchu niemieckich pociągów tranzytowych

ZNACZENIE DRÓG TRANZYTOWYCH

W związku z wyżej rozpatrywanemi tezami autorowie niemieccy wysuwają twierdzenie, jakoby tranzyt wschodnio-pruski był spychany przez administrację kolei polskich na poboczne szlaki z pominięciem głównych linij kolejowych, co powoduje powolność przejazdu pociągów tranzytowych [**2** 25, **12** 35, **24** 53].

Nierzeczowość i niesłuszność tego argumentu została dostatecznie i wyczerpująco zobrazowana w przedstawionych wyżej mapkach kolejowych, wykazujących, że uprzywilejowany tranzyt niemiecki odbywa się wyłącznie tylko szlakami o typie magistral dwutorowych, do których przytykają bardzo niewielkie odcinki tras jednotorowych (40—50 km. tylko w dwu wyżej wspomnianych wypadkach).

---

[88] *Danziger Neueste Nachrichten* z dnia 15 czerwca 1933 roku Nr. 138.

Do użytku tranzytu zwykłego, oprócz 10 głównych szlaków, zostało przeznaczone dodatkowo jeszcze 6 szlaków, mających stosunkowo krótkie i dogodne połączenia jednotorowe z głównemi linjami kolejowemi. Należy podkreślić przytem, że Polska nie mogła przeznaczyć więcej dwutorowych szlaków kolejowych dla potrzeb tranzytu niemieckiego, gdyż niestety w kierunku z Niemiec do Prus Wschodnich więcej dwutorowych szlaków kolejowych przed wojną nie było i obecnie też niema, a te, które są, służą wszystkie dla tranzytu niemieckiego. O powyższym stanie rzeczy zdaje się piśmiennictwo niemieckie zapominać.

Fakt, że Niemcy podpisały protokół dodatkowy do Konwencji Berlińskiej z 15. V. 1922 r., w którym złożyły deklarację, rezygnującą z otwierania dalszych linij kolejowych dla potrzeb tranzytu, wystarczająco świadczy, że piśmiennictwo niemieckie stawia pewne tezy, nie oparte na żadnych rzeczowych danych.

Dane statystyczne, dotyczące tranzytu niemieckiego[89], a umieszczone w wydawnictwach Głównego Urzędu Statystycznego wykazują, że z 10 szlaków głównych tylko 4, a mianowicie linje kolejowe: Chojnice—Malbork, Piła—Iława, Zbąszyń—Iława, oraz Zduny—Iława wykazują łącznie około 80—90% całego ruchu tranzytowego.

Ruch na rozpatrywanych wyżej dziesięciu linjach tranzytowych nosi wybitny charakter tranzytu zwartego, całemi pociągami t. zw. uprzywilejowanego, chociaż niewątpliwie odbywa się temi szlakami i tranzyt niezwarty, t. zw. zwykły. Ten ostatni nie da się ilościowo wyrożnić z ogólnych cyfr transportów kolejowych z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie, jest jednak bardzo nikły. Stanowi według prowizorycznych obliczeń polskich zarządów kolejowych zaledwie 5—10% całego obrotu tranzytowego.

Dla wyłącznych potrzeb tranzytu zwykłego przeznaczono 6 pozostałych szlaków kolejowych, t. zn., że tylko tranzyt zwykły może odbywać się temi szlakami kolejowemi. Nie wyklucza to jednak ruchu tranzytu zwykłego na 10 dwutorowych linjach głównych, któremi w przeważnej części idzie uprzywilejowany tranzyt niemiecki. Memorjał ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej stwierdza dwukrotnie na stronicy 4, że:

„Tranzyt uprzywilejowany będzie się odbywał na pewnych szlakach, które zostały ustalone przez konwencję (art. 23); do tych szlaków należą wszystkie linje kolejowe, które przed wojną w komunikacji z Prus Wschodnich i do Prus Wschodnich odgrywały jakąś rolę".

89 Patrz Mały Rocznik Statystyczny oraz *Wiadomości Statystyczne* z 1933 r., także *Komunikat Instytutu Bałtyckiego* Nr. 79.

oraz na str. 7:

„Komunikacja tranzytowa musi być kierowana na wszystkie linje główne, wyliczone zostały one szczegółowo w artykule 23. Uzupełnienie dla komunikacji Śląska Górnego z Prusami Wschodniemi jest przewidziane w art. 108".

Statystyka tranzytu, prowadzona przez polskie władze kolejowe, wykazuje zupełnie jasno, że od samego początku tranzyt niemiecki przez Polskę odbywał się właśnie wszystkiemi głównemi szlakami kolejowemi. Niewielkie ilości, przechodzące innemi polskiemi linjami kolejowemi nie zostały zupełnie wykazane przez polską statystykę kolejową; pominięcie to mogłoby wzbudzić niesłuszne mniemanie, że ruch tranzytowy na tych linjach kolejowych zupełnie się nie odbywa. W rzeczywistości jednak ruch ten istnieje; ale nieznaczne jego ilości w celu technicznego uproszczenia nie zostały wykazane przez polską statystykę kolejową.

Ten drobny w stosunku do całości problemu fakt przypisywania Polsce przez piśmiennictwo niemieckie, rzekomego kierowania tranzytu wschodnio-pruskiego na uboczne szlaki kolejowe, rzuca należyte światło na rozpatrywane zagadnienia i przyczynia się do poddania w wątpliwość wielu argumentów niemieckich.

SZYBKOŚĆ PASAŻERSKIEGO TRANZYTU

Jak bezpodstawne są twierdzenia niemieckie o rzekomej powolności tranzytu wschodnio-pruskiego przez Polskę dowodzą następujące dane. Przeciętna szybkość tranzytowych pociągów pasażerskich na wyszczególnionych szlakach kolejowych, obliczona według urzędowego niemieckiego rozkładu jazdy [26] — wynosi:

Szlak kolejowy	Odległość w km	Pociągi osobowe		Pociągi pośpieszne	
		Czas przejazdu wynosi godzin	Przeciętna szybkość km/godz.	Czas przejazdu wynosi godzin	Przeciętna szybkość km/godz.
1. Berlin — Chojnice — Malbork — Królewiec	601,0	15 g. 02 m.	39,9	9 g. 16 m.	64,8
2. Berlin — Poznań — Iława — Wystruć	699.9	16 g. 35 m.	42,2	11 g. 25 m.	61,3
3. Berlin — Krzyż — Piła — Iława — Olsztyn — Wystruć	684,4	15 g. 29 m.	44,2	10 g. 17 m.	66,5

Przeciętna szybkość pociągów pasażerskich wewnątrz Rzeszy Niemieckiej, obliczona według tych samych zasad, przedstawia się na wyszczególnionych szlakach następująco:

Szlak kolejowy	Długość w km	Pociągi osobowe		Pociągi pośpieszne	
		Czas przejazdu wynosi godzin	Przeciętnie na godzinę km	Czas przejazdu wynosi godzin	Przeciętnie na godzinę km
1. Berlin — Rostok — Warnemünde	232,7	6 g. 30 m.	35,8	4 g. 35 m.	50,8
2. Berlin — Wittenberge — Hamburg	286,8	6 g. 41 m.	42,9	3 g. 42 m.	77,5
3. Hamburg — Lubeka — Rostock — Szczecin	361,0	9 g. 35 m.	37,7	6 g. 16 m.	57,6
4. Berlin — Angermünde — Szczecin	134,7	3 g. 07 m.	43,2	2 g. 12 m.	61,2
5. Berlin — Sagan — Wrocław	340,8	10 g. 49 m.	31,5	5 g. 14 m.	64,9
6. Berlin — Neubrandenburg — Stralsund	224,6	5 g. 40 m.	36,9	3 g. 24 m.	66,0
7. Berlin — Gorlice — Hirschberg — Wrocław	411,7	11 g. 30 m.	35,7	7 g. 13 m.	57,0
8. Berlin — Elsterwalde — Drezno	179,9	4 g. 50 m.	37,2	3 g. 09 m.	56,7
9. Wrocław — Reppen — Szczecin	355,5	10 g. 40 m.	33,3	6 g. 04 m.	58,6
10. Małbork — Olsztyn	113,7	3 g. 04 m.	37,0	—	—
11. Królewiec — Olsztyn . . .	130,8	3 g. 12 m.	40,8	2 g. 13 m.	58,9
12. Wystruć — Olsztyn	137,8	3 g. 39 m.	37,8	2 g. 11 m.	63,0

Powyższe zestawienie wykazuje, że przeciętna szybkość pociągów pasażerskich w tranzycie wschodnio-pruskim zarówno osobowym, jak i pospiesznym jest stosunkowo o parę kilometrów wyższa, lub równa, takiej samej przeciętnej szybkości kursujących na obszarze Niemiec. Tylko na jednym z przytoczonych szlaków Berlin—Hamburg przeciętna ta jest wyższą od przeciętnej pociągów tranzytowych. Znajduje to swoje uzasadnienie w doborze pierwszorzędnego materjału technicznego, oraz w specjalnem przeznaczeniu tej linji kolejowej.

Należy ponadto zauważyć, że w rzeczywistości szybkość tych pociągów jest o wiele wyższą. Przeciętna szybkość pociągów osobowych w Polsce waha się od 30 do 80 km na poszczególnych odcinkach wolnej drogi, w Niemczech od 30 do 90 km na godzinę. Przeciętna szybkość pociągów pospiesznych waha się od 50 km do 160 km w Niemczech, dla Polski szybkość ta jest stosunkowo mniejszą i nie przekracza 120 km na godzinę. Jednak w powyższych zestawieniach uwzględniono przewidziany rozkładem jazdy czas postoju na poszczególnych stacjach t. j. rzeczywistą ilość godzin podróży, biorąc pod uwagę jedynie pociągi komunikacji bezpośredniej.

Zestawione w ten sposób przeciętne szybkości stwierdzają jeszcze raz zupełnie wyraźnie, że przejazd niemieckich pociągów pasażerskich przez Polskę w tranzycie uprzywilejowanym odbywa

się bez żadnych jakichkolwiek przeszkód. Fakt wykazywania przez pociągi tranzytowe większej, względnie takiej samej ilości przebytych kilometrów w ciągu jednej godziny jak wewnątrz Niemiec wskazuje niewątpliwie na wielką sprawność kolei polskich. Z drugiej jednak strony fakt ten stwierdza, że wszelkie zarzuty niemieckie usiłujące dowieść, że tranzyt przez Polskę jest powolny są pozbawione jakichkolwiek podstaw. Właśnie to rzekome dokonywanie specjalnych kontroli, np.: celnych i paszportowych, lub jak chce tego nauka niemiecka, specjalnych utrudnień przy zdawaniu i odbiorze wagonów towarowych wpływałoby na powiększenie efektywnego czasu przejazdu pomiędzy wskazanemi wyżej krańcowemi miastami, a więc zmniejszenie się przeciętnej drogi przebytej w ciągu jednej godziny. Tymczasem przytoczone faktyczne dane umieszczone w niemieckich rozkładach jazdy wykazują, że właśnie tam, gdzie taka kontrola nigdy się nie odbywa, a mianowicie wewnątrz terytorjum Rzeszy, przeciętna szybkość pociągów jest mniejsza, a więc sprawność ruchu jest niższa — podczas, gdy pociągi tranzytowe przez Polskę wykazują wyższą sprawność ruchu. Z rozpatrzonych danych wynika, że tranzyt podróżnych nie napotyka w drodze przez Polskę na żadne przeszkody, ani granice, zarówno techniczno-kolejowe, paszportowe ani celne. Wynosi się wrażenie, że granice Polski dla tranzytu nie istnieją i nie mogą wskutek tego być przeszkodą dla tranzytu wschodnio-pruskiego.

Szlak kolejowy	Ilość km	Pociągi osobowe		Pociągi pośpieszne	
		Czas przejazdu wynosi godzin	Przeciętnie km/godz.	Czas przejazdu wynosi godzin	Przeciętnie km/godz.
Warszawa — Mława — Gdynia	410	11 g. 55 m.	34,4	8 g. 06 m.	50,4
Warszawa — Bydgoszcz — Gdynia	466	12 g. 15 m.	37,8	8 g. 08 m.	57,8
Warszawa — Kutno — Poznań— Zbąszyń	379	9 g. 37 m.	39,7	6 g. 00 m.	63,0
Poznań — Inowrocław — Bydgoszcz — Gdynia	333	8 g. 37 m.	38,4	6 g. 16 m.	52,8
Warszawa — Rozwadów — Lwów	500	12 g. 40 m.	39,6	9 g. 30 m.	52,8
Warszawa — Lida — Wilno .	493	12 g. 30 m.	39,6	—	—
Warszawa — Białystok — Wilno	423	10 g. 02 m.	42,0	7 g. 20 m.	57,6

Dla uwypuklenia wysiłków polskich kolei, czynionych dla zapewnienia tranzytowi pruskiemu jak najdogodniejszych warunków transportu można przytoczyć fakt, że na pozostałych obszarach Polski, pociągi osiągają znacznie mniejszą szybkość przeciętną na godzinę, jak to wykazuje powyższe zestawienie, obliczone według

tych samych zasad na podstawie danych urzędowego rozkładu jazdy na kolejach polskich[90].

Porównanie wykazuje, że przeciętna szybkość pociągów w tranzycie niemieckim przez Polskę jest bez wątpienia wyższą od przeciętnej szybkości pociągów, kursujących wewnątrz Polski — dowód szczególnych względów, okazywanych przez administrację polską tranzytowi niemieckiemu.

SZYBKOŚĆ TRANZYTU TOWAROWEGO

Ale nietylko tranzyt pasażerski, również i wschodnio-pruski tranzyt towarowy nie napotyka w Polsce na żadne przeszkody.

W wydanym urzędowym „towarowym rozkładzie jazdy" [29] na rok 1931/32, ważnym od 4 października 1931 r. i postanawiającym, że „roszczenia o zwrot strat z powodu spóźnionego transportu, mogą być podniesione po przekroczeniu czasu dostawy, według obowiązujących postanowień", a więc uzależniającym odpowiedzialność kolei niemieckich od przekroczenia podanych i ustalonych zgóry terminów, znajdujemy m. in. następujące dane:

Transport:		Czas transportu:
z Emden	do Królewca	68 godzin
z „	„ Tylży	89 „
z Hamburga	„ Królewca	47 „
z Amsterdamu	„ „	82 „
z Bazylei	„ „	73 „

Z tych samych wyżej wyszczególnionych miejscowości do innych granic, na odległościach o wiele krótszych, czas transportu wynosi:

Transport:		Czas transportu:
z Emden	do Konstancy (jez. Bodeńskie)	67 godzin
z „	„ Szafuzy (Schaffhausen) „	63 „
z „	„ Opawy	75 „
z „	„ Fürth i. W.	76 „
z Hamburga	„ Antwerpji	47 „
z „	„ Ostendy	52 „
z „	„ Konstancy (jez. Bodeńskie)	52 „
z Amsterdamu	„ Mittelwalde (Czechosłowacja)	82 „
z „	„ Jägerndorfu	86 „
z Bazylei	„ Mittelwalde	81 „
z „	„ Eisenstein	77 „

Jak widać z powyższego, mimo, że w większości wypadków przy transportach do wymienionych miejscowości chodzi o przekroczenie tylko jednej granicy, a transporty te odbywają się prawie na całej przestrzeni przez teren Niemiec, czas ich trwania jest dłuższy aniżeli pociągów, idących tranzytem przez terytorjum polskie.

[90] Urzędowy rozkład jazdy pociągów w roku 1931/32 — Wydanie „Ruchu".

W porównaniu odległości, dzielących podane miejscowości z odległościami, jakie musi przebyć transport towarowy, aby udać się z wyżej podanych miast do Królewca, mamy jeszcze jeden dowód, że tranzyt przez Polskę nie przedstawia żadnych trudności dla transportów towarowych, skoro odbywa się w czasie o wiele krótszym.

Jak wielką jest sprawność transportowa kolei polskich, wykazuje następujące zestawienie porównawcze czasu transportu, zaczerpnięte z przytoczonego wyżej rozkładu jazdy *(Kursbuch)* pociągów towarowych:

Przestrzeń:			Czas transportu:
od Królewca	do	Neuschanz (Holandja) .	85 godzin
„ Szczecina	„	„ „ .	85 „
„ Królewca	„	Saarbrücken . . .	90 „
„ Szczecina	„	„ . . .	90 „
„ Królewca	„	Bremy . . .	47 „
„ Szczecina	„	„ . . .	59 „
„ Królewca	„	Cranenburg (Holandja) .	86 „
„ Sasnitz	„	„ „ .	91 „
„ Królewca	„	Venlo (Holandja) . .	75 „
„ Warnemünde	„	„ „ . .	72 „
„ Królewca	„	Friedrichshafen . . .	64 „
„ Warnemünde	„	„ . . .	83 „
„ Kiel	„	„ . . .	79 „
„ Lubeki	„	„ . . .	60 „
„ Królewca	„	Lindau (Szwajcarja) . .	77 „
„ Warnemünde	„	„ „ . .	97 „
„ Kiel	„	„ „ . .	82 „

Rzut oka na mapę Europy wystarczy, aby uprzytomnić sobie, jaka różnica odległości dzieli Królewiec od Szczecina, Warnemünde, Kielu, Sasnitz i Lubeki, które leżą o kilkaset kilometrów bliżej miejsca przeznaczenia od położonego w Prusach Wschodnich Królewca. Tymczasem terminy dostaw są dla Królewca nietylko, że te same, ale nawet i w wielu wypadkach krótsze. Przykładów takich można byłoby podać więcej.

Należy przytem specjalnie podkreślić, że czas dostawy towarów do miejsc przeznaczenia jest obliczony przez zarząd kolei Rzeszy „na wyrost", t. j. zwiększony o pewną ilość godzin, które kryją w sobie przewidywane ryzyko kolei niemieckich w razie ewentualnego spóźnienia dostawy i związanej z nią odpowiedzialności za wynikłe z tego powodu szkody. W rzeczywistości czas transportu jest krótszy. Mimo to jednak stawianie stacyj kolejowych Prus Wschodnich w jednakowem, a nawet w lepszem położeniu pod względem czasu trwania transportu od stacyj kolejowych Rzeszy, położonych znacznie bliżej miejsca przeznaczenia transportu, potwierdza w zupełności, że wysuwane przez piśmiennictwo niemieckie zarzuty rzekomych utrudnień i powolności transportów, przechodzących tranzytem przez Polskę jest również nieistotne.

C. Polityka taryfowa Niemiec w tranzycie wschodnio-pruskim

POLITYKA TARYFOWA

Z rozważań poprzednich wynika, że tranzyt niemiecki przez Polskę nie napotyka na żadne trudności t. zw. odległościowe. Szybkość przewozu podróżnych i towarów w tranzycie wschodnio-pruskim jest przeciętnie wyższą, niż szybkość pociągów wewnątrz Niemiec. To też jedyną trudnością, jaka mogłaby zaistnieć przy zbycie w Niemczech artykułów pochodzenia wschodnio-pruskiego, wydawałoby się być obciążenie towarów wysokiemi kosztami przewozu.

Piśmiennictwo niemieckie wysuwa twierdzenie, że rzekome zwiększenie odległości rynków zbytu od rynków zakupu spowodowało podrożenie kosztów transportu, a więc i stawek taryfowych [**38** 47; **39** 24].

Tymczasem sprawa ta przedstawia się zupełnie inaczej.

Mianowicie stawki taryfowe tranzytu wschodnio-pruskiego przez Polskę, ustalają niemieckie zarządy kolejowe. W mocy też Niemiec leży ustalenie takich taryf kolejowych, aby stawki przewozowe wpłynęły na przybliżenie rynków zbytu, co w praktyce taryfowej niemieckich zarządów kolejowych w rzeczywistości ma miejsce.

Administracja kolejowa Niemiec prowadzi politykę taryfową, mającą na celu obniżenie kosztów przewozu do stawek minimalnych. Wypracowano w tym względzie w Niemczech specjalne taryfy bojowe, które z jednej strony wpływają na zwiększenie się obrotu towarowego Prus Wschodnich, a specjalnie kolejowego obrotu portów wschodnio-pruskich z resztą Niemiec drogą przyznania specjalnych stawek i ulg taryfowych, a więc zniżenia kosztów przewozu, z drugiej zaś strony umożliwiają niemieckiej administracji kolejowej prowadzenie dalekowzrocznej polityki taryfowej, mającej na celu ściągnięcie maksimum transportów zagranicznych na koleje niemieckie.

Ta dalekowidząca polityka niemieckich zarządów kolejowych, której wyrazem są udogodnienia transportowe (stosunkowo krótki czas transportu, jak to stwierdzają rozkłady jazdy pociągów towarowych z zagranicy — zagranicę) i frachtowe — przyczynia się w wielkiej mierze do tego, że t. zw. „tranzyt mały“, t. j. tranzyt z zachodnich i południowych krajów Europy do Prus Wschodnich, lub tranzyt ze wschodniej Europy przez Prusy Wschodnie i Polskę do Niemiec, oraz t. zw. „tranzyt wielki“, t. j. transporty do wschodniej Europy przez Prusy Wschodnie, Polskę i Niemcy na zachód i południe Europy, lub odwrotnie, w przeważnej mierze korzysta z kolei niemieckich. W sprawie tej administracja kolei niemieckich zawarła z zarządami kolejowemi, korzystającemi z tego tranzytu cały szereg porozumień taryfowych.

Biorąc pod uwagę, że z tytułu tranzytu wschodnio-pruskiego Polska otrzymuje za przewóz bardzo nieznaczne opłaty, przeważnie ryczałtowo obliczane, a niemieckie zarządy kolejowe w przeważnych wypadkach kierują powyższy tranzyt międzynarodowy via Prusy Wschodnie i Polskę, stosując przy rozrachunku z zarządami stawki obowiązujące dla tranzytu wschodnio-pruskiego, mimo iż stawki dla tranzytu międzynarodowego są wyższe, jasnem jest, że z tego powodu polskie zarządy kolejowe są w stosunkowo gorszem położeniu od zarządów kolejowych niemieckich. Fakt kierowania tranzytu międzynarodowego w komunikacji tranzytowej wschodnio-pruskiej jest stosunkowo trudny do uchwycenia. Trudność ta polega na tem, że istniejące w Prusach Wschodnich filje sprowadzają towary z zakładów głównych położonych w Niemczech, następnie zaś towary te wysyłają dalej zagranicę.

W ten sposób powstają warunki, które drogą udogodnień tranzytowych, niskich stawek taryfowych umożliwiają konkurencję wyrobów niemieckich z wyrobami, pochodzącemi z bliższych nieniemieckich ośrodków produkcji.

NIEMIECKIE TARYFY RÓŻNICZKOWE

Z udogodnień, jakie te taryfy bojowe zapewniają niemieckim producentom wobec producentów innych krajów, korzystają w pierwszym rzędzie Prusy Wschodnie, podczas gdy producenci polscy i inni są w tym względzie upośledzeni. Jak stwierdza M ü h l e n f e l s [**24** 23] zostało to osiągnięte przez wprowadzenie przez niemieckie zarządy kolejowe specjalnych taryf różniczkowych.

W sprawie tej znajdujemy u tego autora następujące wywody:

„W porównaniu z taryfami przedwojennemi wykazują taryfy różniczkowe następujące zmiany stawek taryfowych, najważniejszych rolniczych artykułów zbytu i zakupu (zboże, kartofle, konie, bydło rogate, świnie, otręby, sole potasowe, tomasówka, wapno nawozowe i maszyny rolnicze):

Frachty lokalne do 300 km., których znaczenie jest duże wobec przewagi komunikacji lokalnej w Prusach Wschodnich, do której należy zaliczyć i komunikację kolejową do i z portów wschodnio-pruskich — są dla wszystkich wyżej wymienionych towarów, oprócz koni, dzisiaj wyższe niż przed wojną.

Stawki taryfowe na odległości od 600 do 700 km (Niemcy środkowe) są wyższe dla świń, nawozów sztucznych i maszyn, niższe jednakże niż przed wojną dla bydła rogatego, kartofli, otrąb i koni.

Przy odległościach ponad 1 000 km (Niemcy zachodnie) prawie wszystkie stawki taryfowe są niższe jak przed wojną.

Na skutek przedstawionego stanu rzeczy żądały wschodnio-pruskie sfery gospodarcze oprócz tych taryf różniczkowych także specjalnego traktowania pod względem taryfowym. I dopiero, gdy te życzenia zaspokojono w latach 1925/26 przez zapewnienie taryf wyjątkowych i premij przewozowych, dla ważniejszych towarów, okazało się pewne polepszenie. Wprowadzenie taryf wyjątkowych było możliwe dopiero po wygaśnięciu przepisu art. 365 Traktatu Wersalskiego, gdyż przedtem najważniejsze udogodnienia przypadłyby także i konkurentowi Prus Wschodnich, a więc Polsce.

Premje przewozowe z „Ostpreussenhilfe“, na które początkowo została przeznaczona kwota w wysokości 10 miljonów rocznie, są czasowo ograniczone i początkowo przewidziane do roku 1932.

. . . .

Zniżki, które otrzymały w ostatnich latach Prusy Wschodnie, wynoszą przy towarach, sprowadzonych z Rzeszy przez Prusy Wschodnie, szczególnie przy nawozach sztucznych, aż do 50%. Przy produktach rolniczych, które z Prus Wschodnich idą do Rzeszy są te zniżki o wiele mniejsze (10 do 30%)...

Właśnie dlatego, przez te taryfy wyjątkowe i premje przewozowe dla transportu uprzywilejowanych towarów, Prusy Wschodnie pod względem taryfowym zostały przeciętnie zbliżone aż do wschodniej granicy Prus Zachodnich, do swych zachodnich rynków zbytu i zakupów...“.

Dr. Friedrichs [**10** 30] stwierdza między innemi, że:

„Na skutek silnego różniczkowania zostały znacznie skrócone odległości taryfowe... Frachty na większą odległość są niższe od frachtów przedwojennych... Jak później zostanie dowiedzione, dla drzewa wchodzą w uwagę tylko frachty na dalekie odległości, w ten sposób system różniczkowy okazuje się dogodnym.

. . . .

Cały szereg taryf wyjątkowych został wprowadzony przez kolej dla wschodnio-pruskiego przemysłu drzewnego ze względu na jego trudne położenie. W dniu 22 września 1924 r. została z powrotem wprowadzona taryfa różniczkowa kolei wschodniej (Ostbahnstaffeltarif). Ta taryfa wyjątkowa 1 c służy dla przewozu drzewa tartego ze wszystkich stacyj wschodnio-pruskich do stacyj berlińskiej dyrekcji kolejowej i do Reineckendorf-Rosenthal.

. . . .

Ponieważ ta taryfa wyklucza wysyłkę ze stacyj granicznych, daje to rękojmię, że tylko drzewo obrobione w Prusach Wschodnich jest uprzywilejowane“.

W dalszych wywodach Friedrichs [**10** 36] wylicza cały szereg taryf wyjątkowych dla drzewa, przyczem stwierdza, że:

„Aby podnieść komunikację morską przez Królewiec, należy tu wspomnieć, że ze środków, przeznaczonych na pomoc Prusom Wschodnim, „Ostpreussenhilfe“ za transport wewnątrz prowincji do Królewca zwraca się 40% zapłaconego frachtu kolejowego. Drzewo to musi z Królewca być wywiezione zagranicę, bez uszlachetnienia w tym porcie“.

Z tego krótkiego zestawienia (przykładów takich jest więcej) wynika, że samodzielność polityki taryfowej Niemiec idzie bardzo daleko, tak, że Prusy Wschodnie pod względem taryfowym stoją o wiele lepiej niż inne prowincje niemieckie i bliżej położone nadgraniczne miejscowości zachodnich ziem Polski.

Tranzyt ten staje się nawet dość poważnym źródłem zarobku dla kolei niemieckich i to zarówno przy przewozie podróżnych, jak też i przy przewozie towarów przez terytorjum Polski.

STAWKI TARYFY OSOBOWEJ

W myśl postanowień art. 39 Konwencji Tranzytowej Paryskiej stawki taryfy osobowej i towarowej są ustalane przez Niemcy dla całego dystansu, t. zn. od stacji nadawczej, położonej w Niemczech, do stacji odbiorczej, znajdującej się w Prusach Wschodnich, lub odwrotnie.

Stawki te poza pewnemi wyjątkami są jednolite dla całego obszaru Niemiec. Mimo to, iż taryfa polska jest niższą od taryf niemieckich, podróżni niemieccy płacą za przejazd np. z Berlina do Królewca stawkę według norm niemieckiej taryfy przewozowej, t. j. nie zmniejszoną o tę różnicę, która wynika z tańszego przewozu przez terytorjum Polski. Tymczasem koleje niemieckie zwracają kolejom polskim udziały za przewóz osób i towarów, według stawek taryf polskich (a więc niższych od stawek, które pobierają koleje niemieckie od podróżnych, korzystających z tranzytu).

Dobrzycki[91] podaje np., że bilet III klasy pociągu osobowego z Królewca do Wrocławia przez Iławę i Rawicz kosztuje 25 mk. niem. W cenie tej mieści się również opłata za przejazd przez terytorjum Polski, która według stawek niemieckich wynosi 16,10 mk. niem. Tytułem udziału w tym przewozie otrzymują koleje polskie za przejazd przez teren Polski stawkę w wysokości 25,— zł, t. j. 11,80 mk. niem., czyli, że na tym jednym bilecie III klasy pociągu osobowego koleje niemieckie zarabiają aż 4,20 mk. niem. Rzecz naturalna, że zyski te przy przewozie pasażerów klasy II i klasy I, oraz przy pociągach pośpiesznych są wyższe. Biorąc pod uwagę fakt, że roczny ruch pasażerski z Niemiec do Prus Wschodnich waha się w granicach od 895 058 w roku 1924 do 879 079 osób w roku 1929, względnie 807 958 osób w roku 1930 — można sobie dokładnie wyliczyć te zyski, jakie ciągną koleje niemieckie z tranzytu pasażerskiego przez Polskę.

Ta niespodziewana rentowność tranzytu pozwala na stałe i systematyczne przyciąganie na koleje niemieckie możliwie największych ilości przewozów podróżnych i towarów. Transporty te są przewożone pociągami tranzytowemi, oraz pociągami kursującemi na podstawie Umowy Warszawskiej, której postanowienia uruchomiły na linji kolejowej Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork komunikację międzynarodową z zagranicy — zagranicę (t. zw. tranzyt wielki) przez Niemcy, Polskę i Prusy Wschodnie i odwrotnie.

Obliczenie stawek taryfowych, (a więc i zwrot udziałów przypadających Polsce) odbywa się na podstawie przepisów stosowanych do tranzytu wschodnio-pruskiego. Jak wynika z notatek prasowych[92], koleje niemieckie stosują do tej komunikacji cały szereg obniżek taryfowych, dochodzących w pewnych sezonach (święta, sezon zimowy, sezon letni) do wysokości 60% normalnej taryfy przewozowej. W innych sezonach obniżki te

[91] Inż. dypl. B. Dobrzycki. Tranzyt kolejowy z Niemiec do Prus Wschodnich przez Polskę. Ruch pasażerski. *Instytut Bałtycki, Dział Informacji Naukowej. Komunikat* Nr. 71.

[92] „Die Ermässigung auf der deutschen Reichsbahn nach dem 31 Oktober". *Danziger Neueste Nachrichten* Nr. 245, str. 7 z dnia 19. X. 1934 r. „Wieder 60 Proz. Fahrpreisermässigung für Ausländer". *Danziger Neueste Nachrichten* Nr. 269, 1. Beilage, z dnia 16. XI. 1934 r.

(prawie przez cały rok) wynoszą 25% normalnych stawek taryfowych. Powyższe obniżki udzielane są w bardzo szerokiej mierze cudzoziemcom (wymogiem jest przekroczenie granicy niemieckiej w którymkolwiekbądź punkcie granicznym, oraz niekiedy 7-dniowy pobyt w Niemczech).

T. ZW. MARKA REJESTROWANA REGISTERMARK

Wprowadzenie w Niemczech t. zw. marki rejestrowanej *(Registermark)* nie pozostało również bez wpływu na politykę taryfową kolei niemieckich. Mianowicie począwszy od 1933 r. podróżni, także i cudzoziemcy, mogą płacić należność za przewóz temi właśnie markami rejestrowanemi. Marki te sprzedawane zagranicą poniżej parytetu, przyjmowane są *al pari* przez kasy kolejowe, względnie odnośne banki. W ten sposób podróżny udający się przez Niemcy, względnie do Niemiec posiada możność drogą uprzedniego zaopatrzenia się w marki rejestrowane, nietylko obniżyć koszt swego pobytu w Niemczech, ale także i znacznie zmniejszyć koszty podróży, gdyż otrzymywane przy zamianie marek rejestrowanych na walutę niemiecką *agio* dochodzi w niektórych wypadkach do 30% wartości nominalnej pieniądza obiegowego. Jasnem jest, że wprowadzenie tej marki rejestrowanej wpłynęło na zwiększenie się ilości podróżnych, także i turystów na kolejach niemieckich i na linjach tranzytowych.

Według notatek prasowych[93] system ten istnieje i nadal, jednak z niewielką zmianą. Mianowicie zakup biletów przy pomocy t. zw. Registermark może się odbyć w jednej z kas kolejowych, znajdujących się na terytorjum Niemiec, z wyłączeniem tych międzynarodowych biur podróży, których siedziba znajduje się zagranicą. To ograniczenie nie zmienia zupełnie istoty stosowanych przez koleje niemieckie ulg taryfowych, wynikających z obrotu t. zw. Registermark i w wysokim stopniu umożliwia kolejom niemieckim ich konkurencyjne stanowisko wobec innych kolei europejskich, także i polskich.

STRATY KOLEI POLSKICH PRZY TRANZYCIE PASAŻERSKIM

Pozostaje do omówienia kwestja, czy ten system tak daleko idących zniżek taryfowych odbija się na rentowności kolei polskich? Otóż należy stwierdzić, że koleje polskie ponoszą z tego tytułu bardzo poważne straty.

Mianowicie omawiana wyżej komunikacja międzynarodowa i tranzytowa odbywa się linją kolejową, stanowiącą najkrótsze połączenie Niemiec z Prusami Wschodniemi (Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork — 118 km.). W ten sposób koleje polskie, otrzymujące zwrot udziału za przejazd przez polskie terytorjum

[93] „Beschränkung der Verwendung von Registermark für Reisezwecke". *Danziger Neueste Nachrichten* Nr. 220 z dnia 20. 9. 1934 r.

według stawek polskiej taryfy kolejowej (w tym wypadku nawet nieznacznie wyższej od tych wyjątkowych ulgowych opłat, pobieranych przez koleje niemieckie), partycypują tylko bardzo nieznacznie w zyskach kolei niemieckich, wynikających ze zwiększenia się ruchu pasażerskiego. Natomiast koleje polskie tracą te przewozy, które z uwagi na położenie geograficzne, winny się odbywać właśnie przeważnie linjami polskiemi (np.: przewozy podróżnych z południa, południowo-wschodnich i wschodnich krajów Europy, jak np. Czechosłowacja, Węgry, Austrja, względnie Sowiety). Tymczasem podróżni ci wolą w tych warunkach korzystać z pociągów, omijających terytorjum Polski (linja kolejowa Wrocław—Piła—Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork, względnie Połock lub Leningrad—Daugavpils—Królewiec—Malbork—Chojnice—Firchau), wskutek tego koleje polskie tracą te ewentualne różnice udziałów, które przypadałyby im w wypadku przewozu tych podróżnych linją tranzytową Wrocław—Rawicz—Poznań—Toruń—Iława, względnie różnice opłat z tranzytu międzynarodowego, idącego z Rosji Sowieckiej przez Polskę do Niemiec.

Udziały otrzymywane od kolei niemieckich za tranzyt linją kolejową Firchau—Chojnice—Tczew—Malbork są znikomo małe, a to z uwagi na podstawę obrachunku kilometrycznego (118 km.). Jednak ze względu na charakter ruchu kolejowego (tranzyt uprzywilejowany, a także i tranzyt międzynarodowy) Polska musi utrzymywać tę linję kolejową w stanie pierwszorzędnym, co niewątpliwie wywołuje znacznie większe koszty, niż gdyby linja ta była utrzymywana jako drugo- względnie trzeciorzędna.

Ponadto zwiększenie się ruchu pasażerskiego na tej linji powoduje uruchomienie dodatkowych i nadzwyczajnych pociągów, a więc większe zużycie materjału pociągowego (lokomotyw), nawierzchni kolejowej (szyny, podkłady, zwrotnice, urządzenia stacyjne i t. p.), oraz dodatkowe wydatki, związane z utrzymywaniem większej ilości obsługi kolejowej, koniecznej dla zaspokojenia potrzeb nadmiernie rozbudowanego tranzytu niemieckiego. Tymczasem otrzymywane od kolei niemieckich udziały za przewozy na tej najkrótszej linji tranzytowej tylko nieznacznie pokrywają koszty własne kolei polskich, które w ten sposób są narażone na poważne straty materjalne z tytułu tego rodzaju tranzytu niemieckiego, tem bardziej, że t. zw. koszty stałe w komunikacji kolejowej tylko w nieznacznym stopniu zależne są od długości linji kolejowej[94].

---

[94] Np. eksploatacja linji kolejowej długości 300—400 km. jest tylko nieznacznie droższa od eksploatacji linji kolejowej 118 km., jednak daje w wyniku daleko większe dochody (t. zw. prawo nieproporcjonalnych dochodów). Tak samo i tutaj przy użyciu linji tranzytowej Rawicz—Poznań—Toruń—Iława (347 km.) koleje polskie otrzymałyby udziały przynajmniej dwukrotnie wyższe, przyczem koszty eksploatacji tej linji pozostałyby prawie że bez zmiany.

FREKWENCJA PODRÓŻNYCH W POCIĄGACH TRANZYTOWYCH

Wysokość tych strat uzależniona jest w pierwszym rzędzie od przeciętnego zapełnienia pociągów tranzytowych przez podróżnych (t. j. większe zapełnienie — mniejsze straty).

Zapełnienie to w poszczególnych latach wahało się w granicach od 153 osób w roku 1927 do 120 w roku 1930. Biorąc pod uwagę, że postanowienia Konwencji Tranzytowej Paryskiej ustalają ilość osi pociągu na 28—60 i to zarówno pośpiesznego, jak i osobowego, a więc na 7 do 15 wagonów o przeciętnej ilości 60 miejsc siedzących na jeden wagon, stwierdzamy, że zapełnienie pociągów tranzytowych wahało się w granicach od 20% do 30% miejsc siedzących (przyjmując skład pociągu na 10 wagonów przeciętnie — w rzeczywistości pociągi osobowe posiadają skład dochodzący do 15 wagonów).

Ruch pasażerski na linjach kolejowych Boże Pole—Gdańsk—Malbork, Chojnice—Malbork i Piła—Iława obejmuje około 90% całego tranzytu pasażerskiego przez Polskę, zaś na pozostałe linje kolejowe — ruchu pasażerskiego — (Iława—Poznań—Zbąszyń, Iława—Gniezno—Rawicz, Rawicz—Poznań—Malbork i t. p.) przypada zaledwie 10% tego ruchu. Ruch tranzytowy odbywa się na wszystkich tych linjach w sposób uprzywilejowany t. j. przy pomocy zwartych pociągów. Jasnem jest więc, że te właśnie linje kolejowe, które mogłyby w zasadzie zapewnić większe udziały kolejom polskim z tytułu wydajniejszej ich eksploatacji, są wykorzystane przez tranzyt niemiecki w nikłym stosunku, co również przynosi kolejom polskim znaczne straty materjalne.

Wprawdzie Polsce przysługuje prawo kasowania pociągów tranzytowych, których przeciętne zapełnienie w stosunku do miejsc siedzących w pociągu, jest mniejsze niż 60% (art. 29 konwencji i przepisy wykonawcze — patrz str. 49 niniejszej pracy) jednak Polska z tego prawa dotychczas nie korzystała.

Należy zauważyć, że koleje polskie ponadto dają bezpłatny przejazd tranzytem funkcjonarjuszom kolei niemieckich, ich rodzinom, emerytom i rencistom niemieckim, a także konwojentom chorych kolejarzy niemieckich, konwojentom poczty i t. p. Są to udogodnienia, których koleje polskie nie stosują nawet wobec własnych pracowników.

STAWKI TARYFY TOWAROWEJ

Ale nietylko tranzyt pasażerski, lecz również i tranzyt towarów, wskutek polityki taryfowej kolei niemieckich, przynosi kolejom polskim niezasłużone straty.

Za tranzyt towarów koleje polskie otrzymują od kolei niemieckich udziały za przejechaną przestrzeń, jednak według stawek polskiej taryfy wewnętrznej, analogicznie, jak to ma miejsce przy rozliczeniu za tranzyt pasażerski, podczas, gdy te

opłaty przewozowe są pobierane przez koleje niemieckie według wewnętrznej taryfy niemieckiej (a więc wyższej od polskiej). Koleje polskie otrzymują udziały według stawek normalnych taryf polskich, względnie taryf tranzytowych w obszarze ich ważności. Jeżeli koleje polskie ustanowiły ulgowe taryfy tranzytowe dla pewnych artykułów z obszarem ich ważności od pewnych punktów granicznych do innych punktów granicznych (np. taryfa ulgowa tranzytowa H 2, H 11, K 10 i t. d.), to do przewozów tranzytowych niemieckich należy stosować w tych wypadkach właśnie te stawki ulgowe, a nie stawki normalnych taryf polskich. Takim jest zasadniczy sens art. 39 Konwencji Tranzytowej Paryskiej i Polska nie była niczem zobowiązaną do udzielania dalszych i szerszych ulg dla tranzytu niemieckiego, a tem bardziej do traktowania tych przewozów tranzytowych lepiej i korzystniej, aniżeli przewozy własnych obywateli wewnątrz kraju.

Tymczasem Polska, idąc po linji zapewnienia zachodniemu sąsiadowi najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z Niemcami, zgodziła się w Układzie Warszawskim z 20 lutego 1932 r. (patrz str. 46 niniejszej pracy), wychodząc znów poza ściśle ramy zakreślone art. 89 i 98 Traktatu Wersalskiego, aby do przewozów tranzytowych stosować na przestrzeni polskiej stawki całego szeregu ulgowych taryf polskich, za wyjątkiem wypadków, gdy te taryfy polskie zostały ustanowione ze względów społecznych, gospodarczych, handlowych i t. d.

Prócz tego Polska zgodziła się, aby te tak bardzo niskie stawki ulgowych taryf wewnętrznych były w wielu wypadkach obniżane przez koleje niemieckie o 10 gr. od każdych 100 kg., pozatem, aby zarządy kolejowe niemieckie odliczały od tych, tak znacznie zmniejszonych stawek, jeszcze t. zw. „opłaty stacyjne".

ROZWÓJ TRANZYTU TOWAROWEGO

Ten cały szereg ulg taryfowych powoduje z jednej strony stały wzrost towarowego tranzytu niemieckiego. I tak np. przewozy tranzytem z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie — w poszczególnych latach wynosiły:

TAB. 1. OBRÓT TOWAROWY W TRANZYCIE UPRZYWILEJOWANYM I ZWYKŁYM

Rok	Tonn
1924	1 934 947
1925	3 065 805
1926	3 328 974
1927	4 336 798
1928	4 024 296
1929	4 272 561
1930	3 428 875
1931	5 592 057

Źródło: Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen — za poszczególne lata. Wydawnictwo: Statistik des deutschen Reichs.

Poza przejściowem konjunkturalnem załamaniem się w roku 1930 należy stwierdzić, że obrót towarowy w tranzycie wschodniopruskim wykazuje stały wzrost mimo kryzysu, trwającego w latach 1930/31.

STRATY KOLEI POLSKICH PRZY TRANZYCIE TOWAROWYM

Wyżej opisane ulgi taryfowe efektywnie przynoszą kolejom polskim stałe straty i wzmagają konkurencję kolei niemieckich na towarowym rynku europejskich przewozów tranzytowych.

Dobrzycki[95] podaje następujące obliczenie, które niezwykle trafnie oddaje ciężkie położenie kolei polskich przy przewozach towarowych:

1) Przewóz np. 30 kg. bagażu z Berlina do Królewca przez linję kolejową Chojnice—Malbork (596 km.) kosztuje 5,70 mk. niem., czyli za 1 km. przeciętnie 0,95 fen. niem. Ponieważ długość polskiej linji kolejowej wynosi w tym wypadku 123 km. opłata za polską przestrzeń wynosi (123 × 0,95 fen. niem.) 1,17 mk. niem., czyli 2,49 zł. Koleje polskie otrzymują jednak od kolei niemieckich za ten przewóz tylko 1,83 zł. Różnica w kwocie 0,66 zł. idzie do kieszeni niemieckiej. Przy przewozie bagażu np. 90 kg. na tę samą odległość, taki zarobek kolei niemieckich wzrasta do kwoty 2,03 zł. i t. d.

2) Przy przewozie przesyłek ekspresowych obraz opłat przewozowych i zysków kolei niemieckich wygląda podobnie jak powyżej przy przewozie bagażu.

3) Za przewóz np. 1 000 kg. drobnicy z Berlina do Królewca (około 600 km.) pobierają koleje niemieckie 61,60 mk. niem., czyli za 1 km. 10,27 fen. niem., t. j. 22 grosze. Za przestrzeń polską tranzytem przez Chojnice—Malbork (123 km.) winnyby koleje niemieckie zwrócić kolejom polskim za ten przewóz (22 gr. × 123 km.) 27,06 zł. W rzeczywistości jednak koleje polskie otrzymują przeciętnie około 21,50 zł., czyli, że koleje niemieckie zarabiają na każdym takim przewozie około 5,56 zł.

4) Za przewóz np. olejów mineralnych (wagonowo) z Berlina do Królewca pobierają koleje niemieckie 385 fen. niem. za 100 kg., t. j. 8,24 zł., czyli za 1 km. (824 : 600) 1,38 gr. Za przestrzeń polską tranzytową 123 km. winny koleje niemieckie zwrócić Polsce (1,38 gr. × 123 km.) 179 gr. za 100 kg. Koleje polskie otrzymują za taki przewóz tylko 126 gr. za 100 kg., a różnica w kwocie 53 gr. za każde 100 kg. wpływa do kas kolei niemieckich.

Na tem miejscu wspomnieć należy, iż przy niektórych artykułach masowych, jak np. przy węglu, maszynach rolniczych, nawozach sztucznych koleje niemieckie dobrowolnie pozbywają się tych zysków. Dotyczy to mianowicie tych artykułów, dla których koleje niemieckie wprowadziły u siebie znacznie obniżone t. zw. taryfy bojowe dla popierania swego eksportu.

Jak wynika z poprzednich rozważań, koleje niemieckie już od początku t. zw. „wojny celnej" z Polską wszelkiemi siłami starają się ściągnąć maksimum przewozów zagranicznych. W ten sposób ruch tranzytowy służy obecnie Niemcom nietylko dla zapewnienia najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich

[95] Bogusław Dobrzycki. Tranzyt kolejowy z Niemiec do Prus Wschodnich przez Polskę. Ustępstwa Polski i zyski Niemiec w ruchu towarowym. *Instytut Bałtycki. Dział Informacji Naukowej. Komunikat* Nr. 89.

z Niemcami, ale, jak już to stwierdza Dobrzycki w swym artykule p. t. „Tranzyt kolejowy z Niemiec do Prus Wschodnich przez Polskę“, staje się dla nich „tanim i wygodnym pomostem dla stosunków handlowych z innemi państwami, co dla Polski, która z racji swego geograficznego położenia jest naturalnym zapleczem tych właśnie państw, jest poważną i groźną konkurencją“.

ROZWÓJ PRZEWOZÓW W T. ZW. TRANZYCIE „MAŁYM“ I „WIELKIM“

Na zdolność konkurencyjną kolei niemieckich na rynku transportów europejskich, a więc i wobec kolei polskich, wpływa niewątpliwie i sprawność kolei polskich przy przewożeniu tranzytu wschodnio-pruskiego. Powyższe twierdzenie zakrawa na paradoks, niemniej jednak jest prawdziwem. Jak wynika z analizy dotyczącej czasu trwania tranzytu towarowego, czas przewozu transportu z Prus Wschodnich przez Polskę i Niemcy zagranicę, lub odwrotnie, jest znacznie korzystniejszy niż czas przewozu takiego samego transportu z niektórych miejscowości położonych wewnątrz Rzeszy Niemieckiej. Prócz tego nadawca zagraniczny (np. Holender, czy Belg, wysyłający towar do Moskwy), w tym wypadku, z uwagi na sprawność i bezpieczeństwo przewozu (regresy w razie opóźnienia transportu, odpowiedzialność w razie uszkodzenia i t. p.) woli korzystać z usług jednego zarządu kolejowego (a więc niemieckiego) niż z kilku zarządów kolejowych (niemiecki i polski). Analogicznie postępuje również kupiec litewski lub sowiecki przy wysyłce towarów do Niemiec, względnie na zachód Europy do Francji, Belgji lub Holandji.

Według danych statystyki niemieckiej wzrost tego tranzytu przedstawia się następująco:

TAB. 2. TRANZYT TOWARÓW Z KŁAJPEDY, LITWY, ŁOTWY, ESTONJI, FINLANDJI I ROSJI SOWIECKIEJ DO NIEMIEC, WZGLĘDNIE ZAGRANICĘ POZANIEMIECKĄ *

Kierunek tranzytu	Rok 1925	1926	1927	1928	1929	1930
	w tonnach					
Tranzyt do Niemiec przez Prusy Wschodnie i Polskę i odwrotnie t. zw. „tranzyt mały“	11 728	36 752	156 081	260 676	430 984	404 054
Tranzyt do krajów zachodn. i południ. Europy przez Prusy Wschodnie, Polskę i Niemcy i odwrotnie t. zw. „tranzyt wielki“	6 499	2 061	5 002	5 352	10 083	10 386

* Po odliczeniu przewozów z tych krajów do Prus Wschodnich.

Źródło: Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen T. I u. II za poszczególne lata.

Dane powyższe wykazują, że t. zw. tranzyt mały i tranzyt wielki razem stale wzrasta i obejmuje w latach 1925/30 — kolejno: 0,6%, 1,2%, 3,7%, 6,7%, 10,3%, względnie 12,1% wschodniopruskiego obrotu tranzytowego.

Raptowne zwiększenie się tych transportów należy również przypisać i polityce taryfowej kolei niemieckich, które, począwszy od 1926 r., wprowadziły cały szereg taryf bojowych (t. zw. „wojna celna“), oraz ulg taryfowych, czyto w formie obniżki frachtów, czy też w formie refakcyj taryfowych, lub zawierania specjalnych umów z towarzystwami transportowemi.

Te bojowe taryfy, oraz refakcje frachtowe istnieją i obecnie. Wprawdzie, jak wynika z notatek prasowych[96], niektóre z nich zostały zmniejszone o 15%, jednak zmniejszenie to nie dotyczy wszystkich kategoryj towarów i zostało wprowadzone dopiero w dniu 1. XI. 1934 r.

Prócz tego należy podkreślić, że nadawcy zagraniczni korzystają z ulg, jakie im zapewnia opłata za fracht w t. zw. markach rejestracyjnych *(Registermark)*, które również były początkowo szeroko stosowane przy opłatach transportów towarowych.

T. ZW. BONY EKSPORTOWE „SCRIPS'Y“

W miejsce marek rejestrowanych zostały w połowie 1933 r. wprowadzone t. zw. „scrips'y“, t. j. specjalne bony, wydawane przez rząd, a przeznaczone na popieranie eksportu towarów niemieckich. Bony te wprawdzie nie mogą być użyte na zapłacenie frachtu kolejowego, jednak zapewniają eksporterom wyrobów niemieckich tak daleko idące *agio*, że pokrywa ono niewątpliwie i koszta transportu przynajmniej do granicy niemieckiej. Dzieje się to mianowicie w ten sposób, że importer zagraniczny płaci za towar (wyrób niemiecki) równowartość temi bonami (scrips'ami), które zakupuje w odnośnym banku niemieckim po kursie dnia (kurs 40%—50% poniżej *pari)*. Deutsche Golddiskontobank wymienia te scrips'y po kursie zbliżonym do *al pari*, względnie płaci 100 za 100 eksporterowi niemieckiemu. Różnicę kursu pokrywa Rząd Niemiecki z funduszów przeznaczonych na popieranie eksportu. W ten sposób ewentualne straty eksportera z tytułu spadku cen na rynku międzynarodowym pokrywane są przez Rząd Niemiecki. Ta stosunkowo wysoka interwencja rządowa (zamaskowany dumping) pokrywa również i koszty transportu (importer otrzymuje towar franco stacja przeznaczenia) i wydatnie uzupełnia szeroko rozbudowany w Niemczech system ulg taryfowych.

---

[96] „Kürzung der ostpreussischen Frachtenhilfe“ — *Danziger Neueste Nachrichten* Nr. 253, str. 13, z dnia 29. X. 1934 r.

Powyższa polityka taryfowa Niemiec wpływa skutecznie na zwiększenie się transportów zagranicznych i w rezultacie zapewnia kolejom niemieckim możność odpowiedniej eksploatacji sieci kolejowej.

DALSZE STRATY KOLEI POLSKICH PRZY TRANZYCIE WSCHODNIO-PRUSKIM

Naturalnie, że trącą na tem w pierwszym rzędzie koleje polskie, gdyż zwiększenie się ilości przewozów tranzytowych, przy tak małych stawkach, jakie tytułem udziału otrzymują od niemieckich kolei, nie mogą pokryć wydatków stałych, związanych z nadmiernie rozbudowanym tranzytem wschodnio-pruskim. Należy podkreślić przytem, że gros tranzytu towarowego (przeszło 75%) przechodzi linją kolejową Chojnice—Malbork (118 km.), oraz Łęka—Gniezno—Toruń—Iława (366 km.). Ruch towarowy na obydwu tych linjach jest prawie jednakowy.

Wprawdzie ta ostatnia linja kolejowa jest najdłuższą z linij tranzytowych, ale towary masowe przewożone tranzytem (węgiel do Prus Wschodnich i ewentualnie ruda na Śląsk niemiecki) korzystają w Polsce z tak daleko idących ulg taryfowych, że udziały kolei polskich sprowadzają się prawie do niewiarygodnie małych kwot. Udziały przypadające kolejom polskim z tranzytu linją kolejową Chojnice—Malbork zostały już omówione wyżej i są nieprawdopodobnie małe.

Straty wynikające dla kolei polskich z tranzytu towarowego, jak wynika z powyższej analizy, są bardzo wysokie.

W rzeczywistości straty te są większe o ile się zważy, że przy tranzycie wschodnio-pruskim obowiązuje ponadto obowiązek wzajemnej kompensaty w naturze, lub w pieniądzach za przebiegi wagonów tranzytowych przez obszar danego zarządu kolejowego (art. 39 Konwencji Tranzytowej Paryskiej i przepisy wykonawcze). W myśl postanowień konwencji przebiegowi np. pewnej ilości wagonów niemieckich przez teren polski powinny koleje polskie przeciwstawić taką samą ilość przebiegów wagonów tranzytowych przez terytorjum niemieckie (linja kolejowa Gdynia—Malbork—Iława), lub w braku takich, zapłacić równowartość gotówką. Ponieważ Polska korzysta z tranzytu przez Prusy Wschodnie tylko w bardzo szczupłym zakresie, a tranzyt wschodnio-pruski, na skutek wielokrotnych nalegań kolei niemieckich jest sztucznie i nadmiernie rozbudowany — koleje polskie nie mogąc w naturze kompensować tych przebiegów, muszą płacić za nie wysokie sumy[97].

Należy przytem podkreślić, że powyższa polityka niemieckiego zarządu kolejowego jest możliwa tylko dlatego, że taryfę dla

[97] Bogusław Dobrzycki. Tranzyt kolejowy z Niemiec do Prus Wschodnich przez Polskę. Ustępstwa Polski i zyski Niemiec w ruchu towarowym. *Instytut Bałtycki. Dział Informacji Naukowej. Komunikat* Nr. 89.

tranzytu wschodnio-pruskiego ustalają niemieckie zarządy kolejowe. To też nic dziwnego, że tranzyt niemiecki przez Polskę nawet i pod względem taryfowym nie napotyka na żadne granice i przeszkody.

D) Rzekoma izolacja Prus Wschodnich

RZEKOME ODCIĘCIE RYNKÓW ZBYTU

Dalszym argumentem autorów niemieckich jest twierdzenie, że na skutek obecnego uregulowania granicy Prusy Wschodnie zostały odcięte od swych rynków zbytu i zakupu i stały się rzekomo wyspą polityczną, izolowaną od reszty Rzeszy Niemieckiej.

Odnośnie rzekomego zwiększenia się oddalenia rynków zbytu od Prus Wschodnich, to zarzut ten istnieje, rzecz oczywista, jedynie w psychice piszących o tem Niemców. Odstąpienie Polsce obszarów województwa pomorskiego i poznańskiego w niczem nie wpłynęło na faktyczne zwiększenie się odległości kolejowych pomiędzy poszczególnemi stacjami Niemiec i Prus Wschodnich. Jest rzeczą zupełnie nie do pomyślenia, aby odległość z Berlina do Królewca mogła wynosić obecnie przynajmniej jeden kilometr więcej, jak przed wojną światową.

Wobec tego i rynki zbytu, jakiemi dla rolniczych wytworów Prus Wschodnich przed wojną były tego rodzaju wielkie miasta, jak: Berlin, Szczecin, Wrocław, Lipsk, Drezno i t. d., również nie leżały nawet o jeden metr bliżej przed wojną, jak obecnie.

Prawdopodobnie chodzi tutaj o inne zagadnienie. Mianowicie autorowie niemieccy usiłują w tak nieudolny sposób dowieść, jakoby przewóz tranzytem przez obce państwo, w tym wypadku przez terytorjum Polski, zwiększał odległości taryfowe i oddalał rynki zbytu lub zakupu o tę ilość kilometrów, jaką przebiegają ładunki poprzez obce terytorjum, co ma wpływać na rzekome odsunięcie od siebie granic poszczególnych powiatów wschodnio-pruskich i niemieckich.

W rzeczywistości kwestja ta przedstawia się w zupełności inaczej. Jak stwierdzają wywody tych samych autorów niemieckich, fakt, że obszary dzisiejszych województw zachodnich stanowią część organizmu terytorjalnego Państwa Polskiego, wpłynął na przybliżenie granic powiatów Prus Wschodnich do granic powiatów prowincyj pogranicza niemieckiego. Obszary, które dzieliły przedtem od siebie dość znaczne odległości zostały wskutek obecnego uregulowania tranzytowych przewozów kolejami polskiemi wzajemnie zbliżone o tę przestrzeń, jaką stanowią obszary polskie.

Mianowicie długość najważniejszych szlaków kolejowych, oddanych do użytku tranzytu niemieckiego przez Polskę, licząc od

granicy Niemiec do przeciwległej granicy Prus Wschodnich i odwrotnie, zarówno przed wojną, jak i obecnie wynosi:

Szlak kolejowy:	Odległość stacyj zdawczo-odbiorczych w km:
Boże Pole—Strzebielino—Tczew—Malbork	118
Chojnice—Tczew—Malbork	118
Piła—Bydgoszcz—Iława	220
Zbąszyń—Poznań—Gniezno—Toruń—Iława	321
Leszno—Poznań—Gniezno—Toruń—Iława	314
Rawicz—Leszno—Poznań—Gniezno—Toruń—Iława	347
Zduny—Jarocin—Gniezno—Toruń—Iława	299
Łęka—Ostrów—Jarocin—Gniezno—Toruń—Iława	366

Dla porównania można przytoczyć długość kilku najważniejszych linij, łączących stolicę Polski z miastami wojewódzkiemi, względnie z ważniejszemi miejscowościami w Polsce:

Linje kolejowe polskie:	Odległość w km:
Warszawa—Mława—Gdańsk	390
Warszawa—Mława—Gdynia	410
Warszawa—Bydgoszcz—Gdańsk	446
Warszawa—Bydgoszcz—Gdynia	466
Warszawa—Kutno—Poznań	304
Warszawa—Zbąszyń	379
Warszawa—Białystok—Wilno	423
Warszawa—Baranowicze	397
Warszawa—Równe	460
Warszawa—Stołpce	468
Warszawa—Rozwadów—Lwów	500
Warszawa—Kraków	364
Warszawa—Turmont	571
Poznań—Gdańsk	313
Poznań—Gdynia	333
Poznań—Kraków	470
Kraków—Lwów	341

Wynika z tego, że żadna z tych odległości kolejowych nie jest niższą od 300 km. Specyficznem dla stosunków, panujących w województwie pomorskiem, jest znaczna odległość ośrodków gospodarczych od miasta wojewódzkiego i tak naprzykład:

Linje kolejowe:	Długość w km:
Toruń—Bydgoszcz—Gdynia	231
Toruń—Bydgoszcz—Puck	262
Toruń—Grudziądz—Gdynia	212
Toruń—Grudziądz—Puck	243

Należy zaznaczyć, że przecież podane tu miejscowości należą do obszaru jednego i tego samego województwa.

Z powyższego wynika, że długość linij tranzytowych, przechodzących przez Polskę, jest stosunkowo niewielka i w komunikacji pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy Niemieckiej nie odgrywa prawie żadnej roli. Naprzykład w komunikacji pomiędzy Królewcem a Berlinem tranzyt przez polskie terytorjum wynosi zaledwie około 20%, między Królewcem i Hamburgiem około 15%, między Królewcem i Saarbrücken około 10%, między Królewcem i Monachjum około 10% całej odległości

pomiędzy temi miastami, biorąc pod uwagę linję tranzytową Malbork—Chojnice. Procent ten dla komunikacji, korzystającej z innych linij tranzytowych, będzie stosunkowo wyższy, jednak wysokość nie ma większego znaczenia w przewozach kolejowych. Dla transportów kolejowych jest zupełnie bez znaczenia, przez jaki one kraj przechodzą — pierwszorzędną rolę w tym wypadku odgrywają jedynie taryfy kolejowe, umożliwiające przewóz na znaczne odległości. Taryfy te, jak wywiedliśmy wyżej, ustanawiają dla tranzytu wschodnio-pruskiego Niemcy i autorowie niemieccy jednomyślnie stwierdzają, że taryfy powyższe na odległości ponad 300 km są znacznie niższe niż przed wojną.

Rozważania te potwierdzają jeszcze raz, że Prusy Wschodnie nie są odcięte od rynków zbytu i zakupu, położonych w Niemczech.

OBRÓT USZLACHETNIAJĄCY PRUSY WSCHODNIE POLSKA—NIEMCY

Pozostaje druga kwestja: autorowie niemieccy twierdzą, że przeprowadzenie granicy wpłynęło na odcięcie od Niemiec tych rynków zbytu i zakupu, jakie przed wojną stanowiły dzisiejsze województwa zachodnie Polski. Mianowicie, zdaniem piśmiennictwa niemieckiego, dzisiejsze województwa zachodnie Polski były przed wojną etapem w obrocie uszlachetniającym towarów pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy. Działo się to w ten sposób, że np. bydło chude było sprzedawane z Prus Wschodnich na Pomorze, a specjalnie do Poznańskiego, poczem po utuczeniu sprzedawane było dalej do Niemiec. To samo miało się tyczyć niektórych innych wytworów produkcji rolniczej i handlowej Prus Wschodnich.

Obecnie stosunki te zmieniły się zasadniczo. Jednak autorowie niemieccy zapominają dodać, że właśnie przyczyna tej zmiany leży w polityce Niemiec wobec Polski. Przecież Niemcy, począwszy od roku 1925 prowadzą z Polską wojnę celną, która uniemożliwia zbyt produktów polskich do Niemiec i wyklucza wobec tego jakikolwiek obrót uszlachetniający. Prowadzone przez Polskę rokowania w sprawie zawarcia traktatu handlowego zostały kilkakrotnie zrywane przez Niemcy. Obecnie traktat został zawarty, jednak do dziś dnia Niemcy go nie ratyfikowały. Traktat handlowy polsko-niemiecki nie uwzględnił w dostatecznej mierze obrotu uszlachetniającego. Ponieważ zasadniczych trudności w sprawie obrotu uszlachetniającego pomiędzy Prusami Wschodniemi, Polską a Niemcami ze strony polskiej niema, zachodzi przypuszczenie, że przy dobrej woli Niemiec nowy traktat handlowy polsko-niemiecki mógłby tę sprawę ostatecznie rozwiązać.

Konieczność takiego porozumienia uznają również i autorowie niemieccy, pomiędzy któremi następujące wywody Volz'a [**38** 103] zasługują na specjalną uwagę:

„Jeżeli uda się nam przez zmniejszenie nierentującego się importu smalcu amerykańskiego zwiększyć nasze zapotrzebowanie na świnie o 3 do 4 miljony rocznie, to nietylko będziemy w stanie pomóc

ogromnie naszemu wschodowi, ale także i ponadto przyznać Polsce znacznie większy kontyngent przywozu świn. Znaczny przywóz wytworów rolniczych, żyta, kartofli i świn pomogłyby Polsce pod względem gospodarczym i nic więcej nie stałoby w drodze przyjaznym stosunkom z Polską.

. . . .

Dobre współżycie gospodarcze przygotowałoby drogę dla przyjaznego oczyszczenia także i politycznej atmosfery".

Wydaje się, że właśnie w tym kierunku bardzo mało uczyniono ze strony niemieckiej. Istnieje uzasadniona nadzieja, że rezultaty rozmów w sprawie polsko-niemieckiego traktatu handlowego przyczynią się do pozytywnego załatwienia kwestji obrotu uszlachetniającego pomiędzy Prusami Wschodniemi, Polską a Niemcami, która to kwestja mogłaby wpłynąć na polepszenie się rozwoju gospodarczego Prus Wschodnich.

RZEKOMA „IZOLACJA" PRUS WSCHODNICH

Wniosek autorów niemieckich o rzekomej izolacji tranzytowej Prus Wschodnich wydaje się być zupełnie nieuzasadniony.

Jak dotychczasowe rozważania w sprawie najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich z resztą Rzeszy pouczają, zarzut ten jest zupełnie niesłuszny i pozbawiony jakiejkolwiek rzeczowej podstawy. Cały szereg umów, konwencyj, układów i porozumień, zawartych pomiędzy Niemcami a Polską otwiera dla tranzytu niemieckiego wszystkie linje kolejowe, które łączyły także i przed wojną Prusy Wschodnie z Niemcami. Tranzyt ten na podstawie tych przepisów prawnych, jak już poprzednio zostało dowiedzione, odbywa się bez żadnych trudności.

Fachowy organ, jakim w tym wypadku jest niemiecki zarząd kolejowy w Królewcu stwierdza między innemi w ogłoszonem w roku 1923 urzędowem wydawnictwie [**25**], że przed wojną ruch pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy odbywał się następująco:

„Przed wojną transportowano w komunikacji kolejowej pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy Niemieckiej bardzo nieznaczną część towarów masowych. Korzystne położenie Prus Wschodnich nad Bałtykiem, zdolność przewozowa naszej floty handlowej i taniość frachtów wodnych pociągnęły prawie cały przewóz towarów masowych (przedewszystkiem zboża i węgla) na drogę morską. Znaczny obrót towarów masowych kolejami istniał jedynie w komunikacji ze Śląskiem i pomiędzy Rosją i portami wschodnio-pruskiemi... Transporty masowe produktów rolnych odbywały się przeważnie na niewielkich odległościach i pozostawały po większej części wewnątrz okręgu".

Jak z powyższego wynika, komunikacja Prus Wschodnich z resztą Niemiec odbywała się przed wojną wyłącznie drogą morską, a nie koleją, wobec czego uzyskanie tak szerokich uprawnień i dogodnych połączeń, jak to obecnie ma miejsce drogą tranzytu przez Polskę, musiało wywołać odwiednią ocenę ze strony tegoż zarządu kolejowego. To też w rozdziale tego wydawnictwa, dotyczącym tranzytu wschodnio-pruskiego przez Polskę, znajdują się następujące wywody:

„Można skonstatować z satysfakcją, że dzięki krokom przedsięwziętym przez zarządy kolejowe Rzeszy u zarządów kolejowych Polski, trudności dotyczące tranzytu mogły być usunięte.

Prusy Wschodnie dla tranzytu nie są już więcej enklawą. Kolej Rzeszy przerzuciła most poprzez terytorjum polskie...

Tranzyt odbywa się bez żadnej przeszkody. Odbywa się on tak, jak gdyby administracja kolei niemieckich prowadziła sama ruch na polskich linjach tranzytowych.

...Koszty transportu, ustanowione według taryfy wewnętrznej, przerachowane są tak, jak gdyby terytorjum, znajdujące się między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, było jeszcze terytorjum niemieckiem. Należy jeszcze ponadto uznać, że polskie zarządy kolejowe umieją dotrzymać swych traktatowych zobowiązań. Dlatego też należy wyrazić nadzieję, że nawet i w przyszłości uda się uchylić utrudnienia tej komunikacji...

Wobec tego rozwoju komunikacji utraciło swoje praktyczne znaczenie wysunięte pytanie, czy byłoby możliwem i celowem skierować w całości, lub w części komunikację pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy Niemieckiej na drogę wodną. Sprawa ta była przedmiotem wyczerpujących badań.

Oto dlaczego... kwestja korzyści kierowania w całości, lub w części handlu między Prusami Wschodniemi a resztą Rzeszy Niemieckiej drogą morską utraciła swą rację bytu...".

Ale nietylko połączenie Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej, także i połączenie Prus Wschodnich ze wschodem Europy, a więc z Litwą, Łotwą, a specjalnie ze Związkiem Socjalistycznych Sowieckich Rad odbywa się w drodze przez Polskę. Mianowicie dla tego celu zostało już od roku 1922 otwarte przejście graniczne, tworzące linję kolejową, Prostki—Grajewo—Białystok—Kowel—Szepietówka i Rosja Sowiecka, do tego dochodzi od 1927 roku połączenie kolejowe Czymochen—Raczki—Baranowicze—Rosja Sowiecka. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że Prusy Wschodnie korzystają ponadto z przejścia litewsko-łotewskiego przez Tylżę—Radwiliszki—Dynaburg, możemy stwierdzić, że twierdzenia autorów niemieckich o rzekomej izolacji Prus Wschodnich są w wysokiej mierze niesłuszne i pozbawione wszelkiej podstawy faktycznej, a jako takie nie wytrzymują żadnej krytyki.

Mühlenfels [**24** 24] wyraźnie stwierdza, że właśnie dzięki uregulowaniu taryfowemu komunikacji wschodnio-pruskiej od roku 1925/26 Prusy Wschodnie zbliżyły się do granic wschodnich reszty Niemiec, tak jakgdyby pomiędzy niemi nie istniało terytorjum, należące do Polski.

CEL TWIERDZEŃ PIŚMIENNICTWA NIEMIECKIEGO

Z tego krótkiego przeglądu twierdzeń piśmiennictwa niemieckiego widać, jak jednostronne i pozbawione wszelkiej słuszności są bezpodstawne tezy w sprawie tranzytu wschodnio-pruskiego. Służą one jednak dla zupełnie innego celu. Mianowicie tworzone są *en masse* przez autorytety niemieckie dla użytku „propagandy rewizjonistycznej". Jak wielki rozmiar przybrała w ostatnich kilku latach ta propaganda, mogą służyć za dowód wynurzenia K. Möllera [**23** 65],

który w swym zbiorze materjałów podaje jeszcze w 1930 roku między innemi, co następuje:

„Poprzednio wymienione związki nastawione i zainteresowane rewizją granic, wykazują przeszło 12 miljonów członków. 12 miljonów osób w Niemczech i Austrji walczy więc o rewizję granic i podtrzymuje dążenia niemczyzny w odstąpionych ziemiach.

Prasa i świat wydawniczy niemiecki rozprzestrzeniają idee rewizji granic w całych Niemczech i Austrji i zainteresowują wiele osób rewizją granic.

Prawie we wszystkich szkołach Niemiec i Austrji prowadzi się graniczno-polityczną „robotę uświadamiającą" we wszystkich szkołach hoduje się idee rewizji granic.

Po kilku latach ta młodzież szkolna podrośnie i będzie mogła być wciągniętą w szeregi bojowników o rewizję granic, tak, że ruch rewizjonistyczny stanie się ogólnym ruchem narodowym.

Wyliczone tutaj instytucje i organizacje, urzędy i inne urzędowe placówki wyrzucają rocznie — licząc nie za wysoko — 30 miljonów marek na robotę niemczyzny w sposób omówiony wyżej.

To są cyfry, które mówią i które naprawdę mogą pobudzić do myślenia".

Ta propaganda rewizjonistyczna ogłasza na podstawie podobnych do wyżej rozpatrzonych twierdzeń autorytetów niemieckiego piśmiennictwa, wydawnictwa kolportowane w ogromnych ilościach i tłumaczone na wszystkie prawie języki świata.

Cele i zadania tej propagandy niemieckiej są wyraźne. Zostały one jasno sprecyzowane w tysiącach broszur, pism, ulotek i t. p. rozsianych w miljonowych nakładach po całym prawie świecie. O tych celach i przyszłych dążeniach niemieckich poucza nas Haushofer [**37** 239], który w jednym z ogłoszonych w *„Volk und Reich"* artykułów, mówi między innemi:

„Nie wymaga to długich wyjaśnień. Jak długo Rzesza Niemiecka jest militarnie bezsilną i izolowaną wobec polityki światowej, tak długo nie rozpocznie się wojna, jeżeli nie będzie ona zaczęta z innej strony, tak długo istnieje niebezpieczeństwo dla Niemiec nie dla Polski. Zarówno z korytarzem, jak i bez niego. Jednakże przy równym stosunku sił, który z rzeczoznawców wojskowych będzie miał odwagę twierdzić, że korytarz będzie w stanie zapewnić Polsce nawet w ciągu 24 godzin wolny dostęp do Bałtyku?".

W ten sposób sprawa tranzytu niemieckiego przez Polskę nabiera zupełnie innego oświetlenia.

A więc nie potrzeby gospodarcze, kulturalne, narodowe i inne tym podobne, mające na celu dobro ogólne, ale polityczne dążenie do zagarnięcia rdzennie polskich ziem zachodnich są motywami prac autorów niemieckich. Właśnie dążenie do politycznej restytucji Rzeszy Niemieckiej w granicach przedwojennych i odwet — odwet za wszelką cenę, wszelkiemi sposobami, w celu zniszczenia tego, co w ciągu długich lat powojennych nie zostało jeszcze dotychczas odbudowane — oto dewiza dzisiejszych Niemiec. Oto cele, dla których osiągnięcia poświęca pewna grupa uczonych niemieckich imię nauki, tej samej nauki, która słynęła ongiś w całym świecie ze swej mrówczej, bezstronnej i wybitnie lojalnej współpracy w tworzeniu kultury całej ludzkości.



SPIS LITERATURY

1. ARCHIV für das gesamte Auslandsdeutschtums, 1931 (in Verbindung mit Reichsminister a. D. Dr. Külz) — herausgegeben von M. Durach und W. Hofstaetter, Dresden, Deutscher Buch- und Kunstverlag William Berger.

2. AUSSCHUSS zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft. — Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft. Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für allgemeine Wirtschaftsstruktur (1. Unterausschuss) 1. Arbeitsgruppe. Band 1. Der Deutsche Osten und Norden. 1930. — Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

3. BOŃCZA K.: Propaganda antypolska a rzeczywistość — Rocznik Gdański. Tom VI, Rok 1932, Gdańsk, Nakład T. P. N. i Szt., Gdańsk.

4. CLAUSS I.: Die Lehre von den Staatsdienstbarkeiten, historisch, dogmatisch entwickelt. Tübingen 1894, Verlag der H. Lauppschen Buchhdlg.

5. CRUSEN G.: Les Servitudes Internationales. (Extrait du recueil des cours). Wydawnictwo: Académie de droit international etablie avec le concours de la Dotation Carnegie pour la Paix internationale. Librairie Hachette, Paris — 1929.

6. DENKSCHRIFT der Landeshauptleute der Provinzen: Ostpreussen, Grenzmark Posen-Westpreussen, Pommern, Brandenburg, Niederschlesien und Oberschlesien — „Die Not der preussischen Ost-Provinzen". Praca zbiorowa, wydana jako manuskrypt.

7. DEUTICKE W.: Ostpreussen und der polnische Korridor. Jena, Verlag von Gustav Fischer, 1921.

8. DIE DEUTSCHE OSTMARK. Herausgegeben vom deutschen Ostmarkenverein. Oscar Eulitz Verlag, Lissa i/P., 1933.

9. DIE GÜTERBEWEGUNG auf deutschen Eisenbahnen. Wydawnictwo des Statistischen Reichsamtes za lata 1924/32.

10. FRIEDRICHS H.: Ostpreussens Holzhandel und Holzindustrie. Osteuropa Verlag, Berlin W. 35 u. Königsberg i/Pr., 1931.

11. HANDEL, INDUSTRIE und SCHIFFAHRT im Bereiche der Korporation der Kaufmannschaft zu Königsberg i/Pr. Bericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg i/Pr. Roczniki z lat 1906 i 1911.

12. HESSE A.: Die Wirkungen des Friedens von Versailles auf die Wirtschaft des deutschen Ostens. Jena, 1930.

13. JAHRESBERICHT der Handelskammer zu Graudenz (rocznik z roku 1902).

14. JAHRESBERICHT der Handelskammer zu Thorn, roczniki z lat 1911, 1912 i 1913.

15. JESSEN FR.: Polens Zugang zum Meer und Deutschland. C. A. Reitel's Verlag, Kopenhagen, 1931.

16. KOPP P.: Das völkerrechtliche Verfahren und die Rechtswirkungen bei Herstellung von Eisenbahnverbindungen an den Grenzen souveräner Staaten. Greifswald, Königl. Universitäts-Buchdruckerei von Julius Abel, 1907.

17. KRULL CHR.: Die ostpreussische Landwirtschaft. Osteuropa-Verlag, Berlin W. 35 u. Königsberg i/Pr., 1931.

18. KUTRZEBA ST.: Polska Odrodzona. 1914—1928, wyd. trzecie uzupełn. Nakładem Gebethnera i Wolffa, Warszawa, 1928.
19. LISZT FR.: Das Völkerrecht systematisch dargestellt. Berlin, Verlag von O. Haering, 1898.
20. MAGER F.: Ostpreussen. Die natürliche Grundlage seiner Wirtschaft, eine Quelle deutscher Kraft. L. Friedrichsen & Co., Hamburg, 1922.
21. MAKOWSKI J.: Zobowiązania Międzynarodowe Polski. 1919—1929. Wyd. „Sprawy obce", Warszawa, 1929.
22. MARTENS G. FR. DE: Nouveau recueil général des Traités et autres actes rélatifs aux rapports de droit international.
23. MÖLLER K.: Die deutsche Grenzrevisionsbewegung. Eine Materialsammlung. Manuscript II, 1930.
24. MÜHLENFELS A. VON: Ostpreussen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem. Osteuropa-Verlag, Berlin, 1930.
25. OSTPREUSSENS WIRTSCHAFT und Verkehr vor und nach dem Kriege. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Königsberg i/Pr., Verlag Gräfe u. Unzer, Königsberg i/Pr.
26. REICHSKURSBUCH N. 2. — 1. Juli 1932. Sommer 1932 gültig vom 1. Juli bis 1. Oktober 1932. Herausgegeben von der Reichspost und der Reichsbahn. — Verlag des Reichspostamtes, Berlin-Tempelhof. Abteilung I No. 1—102. Nord- und Ostdeutschland.
27. ROGMANN H.: Ostdeutschlands grosse Not. Zahlen und Tatsachen. Carl Heymanns Verlag, Berlin W. 8. — 1930.
28. RUNGE H.: Die Kohlenversorgung Ostpreussens. Jena, Verlag v. Gustav Fischer, 1923.
29. SCHNELLSTE BEFÖRDERUNG von Frachtgutladungen auf der deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland, Ausgabe Winter, 1931/32.
30. SCHÖNBERG H.: Das Pariser Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland vom 21. 4. 1921 (R.-G.-Bl. S. 1069 ff.) in seiner völkerrechtlichen, straf- und zivilrechtlichen Bedeutung. 1928. Spezialdruckerei für Dissertationen. K. G. Ohlau in Schles.
31. SIEBENEICHEN i H. STRASBURGER: Spór o Gdynię. Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego, Toruń, 1930.
32. SŁAWSKI ST.: Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich. Drukarnia Gdańska. Gdańsk, 1925.
33. SMOGORZEWSKI C.: La Pologne, l'Allemagne et le „Corridor", Paris, Gebethner et Wolff, 1929.
34. SMOGORZEWSKI C.: La Poméranie Polonaise. Paris. Société française de librairie Gebethner et Wolff. 1932.
35. SMOGORZEWSKI C.: Propaganda „korytarzowa" zagranicą. Odbitka z pracy zbiorowej: Przeciw propagandzie korytarzowej. Instytut Bałtycki. Toruń, 1930.
36. TRIEPEL H.: Nouveau recueil général des Traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international. Continuation du Grand recueil de G. Fr. Martens. Troisième série. Tomy IX — 1922, XVI — 1926. Leipzig, Librairie Theodor Weicher.
37. *Volk und Reich*. Heft 4/5. 1930.
38. VOLZ W.: Die ostdeutsche Wirtschaft. Langensalza, Berlin, Leipzig, 1930.
39. VOLZ W. und SCHWALM H.: Die deutsche Ostgrenze. Leipzig, 1929.
40. WESTPREUSSISCHE EISENBAHNNOTSTAND, Der. Denkschrift, dem preussischen Abgeordnetenhause von der Handelskammer zu Graudenz unterbreitet. Graudenz, Februar 1900.